



シーフェアラーズ ブルテン

No.33/2019

国際運輸労連(ITF)

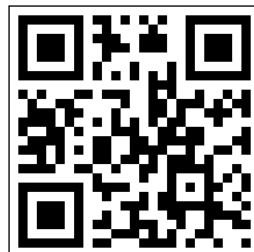


団結の力

あなたのための組合活動

遺棄された船員の権利

ITFに支援を求めるには



目次

4
FOCキャン
ペーン

5-9
ITFの
支援活動

10-13
行動する
労働組合

14-15
港の
協力体制

16-18
プロフィール
ITF
インスペクター

綴じ込み
8頁の案内書

ITFの連絡先とアドバイス

19-21
MLCと
船員の遺棄

22-23
クルーズ船
の舞台裏

24-25
健康と幸福

26
アラブ地域と
イラン

27
業界の動向

28-30
カボタージュ

31
港湾労働者

32-33
水産

34-35
ITF船員
トラスト

国際運輸労連（ITF）は約146か国、658組合の交通運輸労働者450万人（船員60万人を含む）を組織する国際的な労働組合の連合体です。船員、水産、内陸水運、港湾、鉄道、路面運輸、民間航空、観光の8つの産別部会で構成され、国際レベルで交通運輸労働者を代表するとともに、グローバルな運動や連帯活動を通じて労働者の利益増進を図っています。世界の港湾に137人のインスペクターやFOCキャンペーン担当者を配置しています。

シーフェアラーズ・ブルテン No.33/2019

発行：国際運輸労連（ITF）東京事務所 〒108-0023東京都港区芝浦3-2-22田町交通ビル3F

☎03-3798-2770 FAX 03-3769-4471 Eメール mail@itftokyo.org Web <http://itftokyo.org/>

日本語以外の言語版（英語、アラビア語、中国語、ドイツ語、インドネシア語、ロシア語、スペイン語、トルコ語）については、上記までお問い合わせください。ITFのウェブサイトでもPDF版をダウンロードできます。 www.itfglobal.org/en/resources/reports-publications/seafarers-bulletin

Web: www.itfseafarers.org Email: mail@itf.org.uk Tel: +44 (20) 7403 2733 Fax: +44 (20) 7357 7871

表紙写真: Danny Cornelissen (Portpictures)

ようこそ



船員の遺棄は海運産業の悩みの種で、毎年数え切れない数の船員が遺棄されています。しかし、ILO海上労働条約(MLC)のおかげで新たに船員への金銭保障が提供されるようになったことは朗報です。チャンスを逃さないようにするため、船員の皆さんは、短期間のうちに確実に手続きを取らなくてはなりません。そのためのITFからのアドバイス（21ページに掲載）をぜひ読んでください。

シーフェアラーズ・ブルテン2019年度版では、クロアチア人船員とウクライナ人船員が犯罪人扱いされ、ITF加盟組合が支援に乗り出したケースを特集しています。2018年11月、船員の公正な処遇を求める闘いの先頭に立つことをアジア諸国が歴史的な形で約束したことを歓迎し、他の地域がこれに倣うことを期待します。

「海上の生活」や「労働組合」などの記事では、通常通り、賃金未払い、逮捕、罪のでっち上げ、船内でのいじめなどの問題を抱えた船員を、ITFインスペクターと各国の加盟組合が現場でいかに支援してきたかを取り上げます。

ITFの支援は長期にわたり続いていくものです。私たちの支援は船員の皆さんに賠償金が支払われた時点で終わりません。可能な限り、問題の完全解決まで支援を継続します。クシティジ訓練生の悲劇的な死（7ページ）を受けてもそうでしたが、事あるごとに、業界全体の改善に努力し、訓練生の搾取を防ぎ、訓練生が海運産業の将来の担い手として認識されることを目指します。

船員の皆さんに連帯を示し、皆さんが乗り組む船で万事がうまくいくよう再確認するために、ITFは定期的な訪船を行っています。

ITFインスペクターと加盟組合は、船員の皆さんの利益のため、港では、ポートステート・コントロール当局や行政、福祉団体などと協力し、行動を起こすことも多いのです。

最近インスペクターになった仲間や、経験を積んだインスペクター、またそうしたインスペクターたちの調整役であるスティーブ・トロウズデールらで構成する、力強く、親しみやすいITFインスペクターチームをご紹介できることを嬉しく思います。

今号ではまた、クルーズ船の裏側を覗くことで、乗客たちの夢のような休暇を実現するために働くことがどのようなことなのかを考察します。8ページの綴じ込み式ガイドには、ITFインスペクターの連絡先や、特にクルーズ船への就職あっせん詐欺に騙されないようにするための助言なども掲載しています。

今回、ITFの系列慈善団体、ITF船員トラストの新所長、ケイティー・ヒギンボトムをご紹介できるのも大きな喜びです。彼女は船員トラストの活動をITF加盟組合により近づけ、船員への福祉サービスをより改善するという高い目標を掲げています。

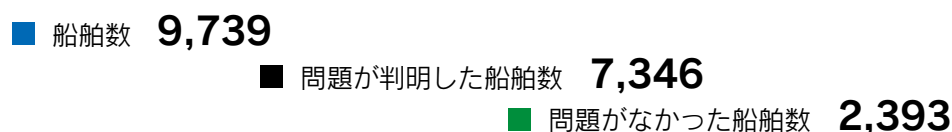
本誌を読んで頂ければ、ITFに入っていてよかったと必ず思ってもらえることでしょう。この力強いITFファミリーにあなたもぜひ参加してください。

ITF書記長

スティーブ・コットン

数字に見るFOCキャンペーン(2018年)

ITFが査察した船舶の数 (本誌発行時点)



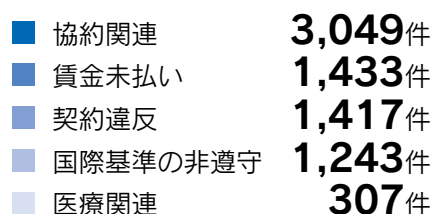
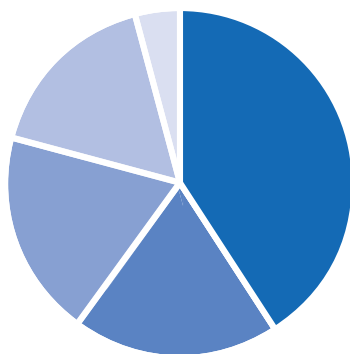
ITFが回収した未払賃金総額

(本誌発行時点)



査察で判明した問題上位5種

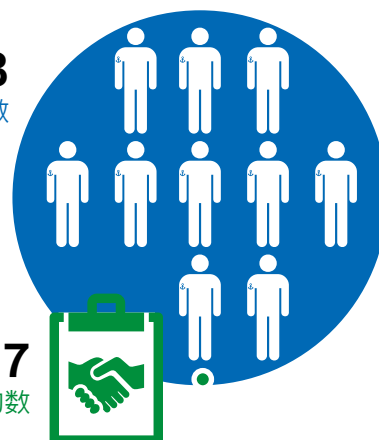
(本誌発行時点)



ITF協約の対象となる船舶と船員の数

(本誌発行時点)

300,063
対象船員数



12,577
ITF協約数



現場最前線 レポート



アリB号脱出を支援

イタリアのITFインスペクター、パオロ・シリガートは、4カ国のITF加盟組合が協力したことで、2人の船員の問題解決に成功したことを歓迎している。

9月初め、エジプト人エンジニアからファッツアップ・アプリでメッセージが届いた。錆びだらけのベリーズ籍沿海船「アリB号」に乗っていて、船はイタリアのトリエステ港に停泊中とのことだった。

本船にはITF協約が適応されておらず、賃金は国際労働機関(ILO)の最低賃金レベルだった。船員の訓練及び資格証明書並びに当直の基準に関する国際条約(STCW)の規定では職員の資格を持っているにも関わらず、このエジプト人エンジニアはオILERとして一日に14時間働かされていた。契約終了の日付が毎週変更され、食糧は乏しく、船の状態は劣悪で安全レベルも低かった。

これまでも、同船は様々なILO海上労働条約(MLC)関係やその他の問題を理由に、ポートステートコントロール(PSC)査察によって拘留されていた。現地の船舶管理会社が必要な書類作成を怠っていたために、当該の船員の本国送還ができずにいた。そこで、船長から次の寄港地であるチュニジアのザルジスで船員の労働契約を解除するとの約束を書面を取り付けようと船長に連絡したが、返信がなかった。その頃までにはサードオフィサーも下船したいと言いつつ出していた。

船が出港した後、我々はITFアラブ地域ネットワーク・コーディネーターに連絡した。コーディネーターが船舶管理会社にメールを送り、

チュニジアのITF担当者に同船に乗り組む船員の支援をお願いし、ポートステートコントロール(PSC)にも連絡を取った。しかし、同船はチュニジアから電話をかけず、数日間姿をくらました後、リビアへ向かった。リビアでは土地柄、下船することは危険だ。船員からも管理会社からも連絡がなく非常に不安だった。

数日後、同船の自動識別システムを使って同船を追跡した。ちょうど船がルーマニアのコンスタンタの造船所に到着したところだった。ルーマニアのITFインスペクターに連絡し、船員が意思に反して船内に足止めされていると警察に通報すると会社に警告を発した。すると突然、航空券と当該の船員2名の署名入りの「給料が全額支払われた」旨書かれた宣言文を受け取った。

それから数時間のうちに、笑顔の男達がブカレスト空港で帰宅までのフライトを待っている様子が写った写真を受け取った。写真には「ITFに神のご加護がありますように」とのメッセージが添えられていた。■

ITF、ブルーメンサル社の変化を期待

2013年以来、ITFインスペクターのウルフ・クリスチャンセンは、乗組員を騙して賃金を支払わないドイツのブルーメンサル社を相手に数件の法廷闘争を展開してきた。過去の同様のケースをマスコミが取り上げたことで、ある船長が同じ運命をたどるのを阻止することができたとクリスチャンセンは語る。

共通のパターンが見られた。ブルーメンサル社の船に乗り組む船員は契約の終了時が近づくと、下船前に最後の賃金明細に署名するように言われるが、帰宅した後、一向に賃金が支払われないのだ。

マーサ号に乗り組む船長とチーフメイトおよびカローラ号のチーフエンジニアの3人の船員の問題をITFは既に支援していた。しかし、3名のケースは2015年から2016年にかけてハンブルクの労働裁判所で敗訴となった。法廷でブルーメンサル社は3名の雇用主であることを否定した。

3名は別の船に乗り組み、海に戻ったが、ITFはこの問題をILO海上労働条約(MLC)の観点から、旗国のリベリアで提訴するように勧めた。最終的に3名はこの助言に従い、米国に所在するリベリア籍船登

録本部事務所(LICSR)に書類を送付した。

2017年8月、LICSRが関係した裁判では、マーサ号ノチーフメイトに有利な判決が下り、もともとの未払い賃金の3分の2に相当する2千ドルを会社から受け取った。ところが残念なことに、2018年2月に他2名の乗組員に関しては支援できないので本件は終了するとLICSRから連絡を受けた。

こうした裁判闘争最中にも、ITFはブルーメンサル社に圧力をかけるべく、この問題をマスコミを通じて訴え続けた。そうした活動は他の船員たちが同様に賃金を受け取れなくなる事態を避けるために直接訴に立った。

2018年2月、ドイツの週間紙「ディ・ツァイト」の特集を読んだ後、ブルーメンサル社の「アンナ・メタ号」に乗り組むウクライナ人船長の息子が私に連絡してきた。息子の話

では、アンナ・メタ号は間もなくシンガポール港に入港する時に、この船長が突然雇用契約中止の通知を受け取ったということだった。息子は父親が何をすべきかの助言を我々に求めてきた。

そこで、私たちは船長は未払いの賃金全額を受け取るまで船を降りるべきではない点を強調した。幸いなことにこの船長は私たちの助言に従ってくれて、下船する前に未払い賃金全額(約13,200米ドル)を受け取ることができた。

それ以来、ブルーメンサル社の他の船について問題があるとの連絡は入って来ない。おそらく同社はマスコミの報道や海運業界が本件を注視していることを恥と捉え、行動を改めたのだろう。そう願っている。■

ブラックリストに載せられた船員に正義を!

ロシアのカリーニングラード港を拠点に活動するITFインスペクターのワディム・マモントフは船員のブラックリストが存在する事態にショックを受けた。



2018年4月、ある船員から信じがたい問題を解決するために支援して欲しいとの要請を受けた。

この船員は8年前に船のアルコール規定に違反したために解雇された。船はマーシャル諸島籍船で、船員はマーシャル諸島船籍登録行政が彼に関するデータを犯罪人データに含めてしまったため、彼はマーシャル諸島籍船では働けなくなってしまったと主張した。

これまでそのような話は聞いたことがなく、信じがたい話だと思った。しかし、マーシャル諸島船籍登録事務所に書簡を送り、船員の主張が正しいことを確信してショックを受けた。

国際船舶登録会社の船員身分証明書部副部長から以下のような返信があった:「xxx氏のマーシャル諸島共和国(RMI)における船員身分証明書は無効になりました。今後いっさい、彼へのRMIの船員身分証明書発給は停止されました。いかなるRMI船舶も、RMI籍船で彼を雇用することはできません」

こうして私たちは船員のブラックリストの存在に気づかされた。船員配乗代理店による、このような慣行はILO海上労働条約(MLC)の第1.4基準のもとに禁じられている。

ITFとしては、そのように雇用を制限することの法的根拠を尋ねたところ、1990年に制定されたマーシャル諸島共和国海洋法(MA1990)のMI-108条およびMI-107条であるとの返答を得た。そこでITFは当該の法律を精読したところ、MA1990のセクション847に関する違反があったとしても、当該籍船舶における船員の将来の雇用までは禁じられていない点を発見した。そうではなく、そのような違反があった場合、船員は投獄されるか2,500米ドル以下の罰金を課せられると法律に書かれている。

この場合、投獄は明らかに重すぎる罰則であり、調査機関の調査により、当該の船員を船員として働けるステータスに戻すために十分な証拠が揃ったことは大変喜ばしいことだ。これはつまり、この船員がマーシャル諸島籍船で働ける権利を回復したということであり、また、マーシャル諸島船籍登録は海上労働条約(MLC)の規定を遵守しているということでもある。■

カデットの 死亡事故に学ぶ

安全規定の非遵守による青年カデット(練習生)の死亡事故を
きっかけに、カデットが安価な労働力として搾取されるのを
阻止しようとする新たな動きが生まれている。
ベルギーのITFインスペクター、クリスチャン・ロスが報告する。



事故当時19歳だったカデットのシチジ・シン・ビシュは、誇り高き両親に育てられた双子の一人だった。全国大会に出場するほどの腕前の卓球選手で、海軍、空軍、商船に練習生として採用を許可された。シチジは商船を選び、優秀な成績を収めた。船長になる夢が実現するのも確実だと思われていた。

2017年3月、シチジはデッキカデットとして、初めてコンテナ船に乗船した。航海二日目、当直のデッキオフィサーと共にワッチについた。すると、ビルジアラームが鳴ったため、二人一緒にホールドをチェックしに行った。

深夜、雨が激しくなり、再びアラームが鳴ったので、シチジは再度、ホールドをチェックするように言われた。今回は一人でホールドに向かった。その10分後、ホールドの階段下でシチジの遺体が発見された。

ベテラン船員でも事故に巻き込まれることはある。カデットのシチジを一人にするべきではなかった。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には、資格のあるオフィサーがカデットを監督する義務が規定されている。

カデットは訓練のために乗船しているのであって、コスト削減目的の安価な労働

力として乗船しているわけではない。訓練時間は職員や部員の仕事や生活を学ぶために費やされるべきだ。月給も、給与としてではなく、給付金として支給されている。

ITFの圧力により、シチジの遺族には、本船の団体協約に基づく補償金が支払われた。しかし、これで終わりではなかった。私は、2017年5月のITFの海事関連会議で本件の報告を依頼された後、カデット協約の策定を命じられた。現在、カデットは船員雇用協約(SEA)、あるいはSEAの代わりに訓練協約でカバーされることになっている。標準的なSEAには時間外労働の規定があるが、ほとんどの訓練協約にはそれがない。

そのため、カデットの時間外労働を規定する作業を行っている。この動きは業界全体でも加速している。マーシャル諸島のポートステートコントロール(PSC)の2018年10月の報告書で、カデットが過大な時間外労働に従事している実態が明るみになった。私は11月に欧州、ロシア、カナダの外国船舶監督官とこの問題を協議した。

シチジの死は避けられたはずだ。彼の死が改革をもたらすこと、つまり、二度とこのような事故が起こらないことを願っている。■





ネイティグ・アリエフ号の乗組員未払い賃金を回収

デンマークのITFインスペクター、モーテン・バッハが報告する。

2018年3月、トルコとロシアが所有するネイティグ・アリエフ号のロシア人乗組員19人がITFに支援を求めてきた。乗組員に食料や燃料が一切供給されず、賃金未払いが続いていたのだ。

本船は、2月初旬から3週間、スカーゲン港（デンマーク）沖に係留していたが、バンカー会社との紛争をめぐり、デンマーク当局に拘束された。2月末、デンマーク海運当局も、ITFからの通告を受け、本船をMLC違反で拘束した。

数か月間に及ぶ話し合いを経て、2018年9月末に未払賃金324,370ドルが乗組員に支払われた。賃金支払いは、船主のパルマリ・ SHIPPINGに加え、オールボルグ（デンマーク）の代理店の支援により、備船

や乗組員の管理を行うエストニアの会社も行った。9月24日、デンマーク当局は本船を解放した。

ITFがネイティグ・アリエフ号の乗組員を支援したのは、この半年間で2度目だった。2018年3月には、前年11月からの未払賃金、総額25万ドルを回収した。一方、パラマリ・SHIPPINGがMLC違反でデンマークで拘束されたのはここ1年で3度目だった。

デンマークに入港する船舶に警告する。ITFは警戒している。我々は、デンマーク海運当局やその他の当局と非常に良好な関係を築いている。■

賃金の問題を抱えていませんか？

あなたの賃金はしっかりと支払われていますか？支払われていない場合、会社が経済的な問題を抱えている可能性があります。あなたの賃金や雇用を守るために、できるだけ早く、組合、ITFインスペクター、またはITF seafsupport@itf.org.uk に連絡してください

遺棄されたと思ったら？
詳しくは21頁へ。



ニコラ・トリヤとアーネスト・ペカーが拘束されているカデイス(スペイン)の刑務所を訪問する二人の家族とロマノ・ペリックITFインスペクター

長期間の拘束の末に解放

クロアチアのロマノ・ペリックITFコーディネーターが、証拠もなく有罪とされた二人の船員の事例を、ITFとクロアチア船員組合(SUC)による支援の様子と共に報告する。

2015年9月、オイルタンカー、ソプリンM号の乗組員(イワン・フルシク他)が燃料密輸容疑で証拠もないまま逮捕され、リビアで拘束された。彼らは公正な弁護を受ける機会も与えられなかった。

リビアの政治状況が不安定だったため、イワン・フルシクは、裁判までの2年半、刑務所に収容された。この2年半は、イワン・フルシクと家族にとって、苦痛そのものだった。クロアチア船員組合(SUC)は、当初から支援にあたった。

ついに、イワンの裁判が開かれ、3年の実刑判決が下された。しかし、既に長期間、刑務所に収容されていたため、2018年5月に釈放され、無事に帰国することができた。

イワンの悪夢が終わり、ほっとしている。リビアの状況を考えれば尚更だ。イワンの事例は、全ての船員への警告と言える。危険

な目に合うことのないよう、契約する前に、会社や航路の確認を怠ってはならない。

一方、2017年7月にクロアチア人船員2名が、タグボート「エイスポゲル号」の他の乗組員と共に拘束された。彼らが曳航していた船に乗組員はいなかったが、船内で大量の煙草が発見されたため、彼らが密輸容疑で逮捕されたのだった。

ニコラ・トリヤとアーネスト・ペカーはスペインで拘束され、公判を待っていた。SUCは、彼らや家族のために全力を尽くし、拘置所での面会を取り付けたり、マスコミに情報を流したり、海運当局に訴えたりした。

1年4か月を拘置所で過ごした後、2018年10月に公判を迎えた。彼らは証拠がないことや、船内に何があるか知らなかったことを主張した。本誌発行時点で、二人の無罪が証明されていることを願ってやまない。■

刑事事件の容疑をかけられた船員へのアドバイス

刑事事件の容疑をかけられた場合、その時の状況や容疑にかかわらず、公正な扱いを受ける権利があります。あなたの権利について、また、どこに支援を求めたらよいか、捜査中はどのように振舞ったらよいか等の情報が以下に掲載されています。参考にしてください。

船員の有罪化に関するITFのツールキット <https://goo.gl/mGTE3N>

船員の権利インターナショナル www.seafarersrights.org/seafarers-subjects/fair-treatment

あなたのための 組合活動



船員が組合に加入することの重要性

組合に加入すれば、数の力を発揮できる。家から遠く離れた海上で、たった一人で自分の権利を守るために闘うことは簡単ではない。あなたの代わりに組合が闘えば、正義を勝ち取ることができる可能性は大幅に上がる。

組合はITFインスペクターと協力しながら、未払い賃金を回収したり、遺棄された場合に本国送還を実現したり、刑事罰を問われた場合に法律上の助言をしたりしてくれる。その国にITFイ

ンスペクターが存在しない場合は、組合が緊急連絡窓口として支援にあたってくれることもある。

組合の中には、船員やその家族のために、福利厚生、教育・訓練、医療サービス、社交行事等を行っているところもある。ITFとITF加盟組合は、いじめ、セクハラ、HIVエイズ等の問題に関するガイドラインも発行している。

ITFに加盟する組合は、組合運営に関して、ITF規約で規定される明確な原

則に従わなければならない。ITF加盟組合は強力なグローバルなファミリーを構成し、船員の利益にかなう国際および国内の海事政策の実現に努めている。例えば、ILOの2006年海上労働条約の誕生は、ITFとITF加盟組合の尽力によるところが大きい。

もし、あなたが、ITF協約船に乗船している場合は、自動的に協約締結組合の組合員になる。■



女性船員の課題

女性船員は世界の船員全体の2%を占める。クルーズ船やフェリー部門を中心に、賃金や労働条件が最も低い便宜置籍船(FOC)で働く者も多い。

船員を希望する女性は、あらゆる場面で差別に直面することが多い。海事教育・訓練機関の中には、航海士要請コースへの女性の入学を認めないところもある。また、船員という

キャリアを女性には全く広報しないところもある。女性は機関士よりも航海士の養成コースを選択することになりがちだ。晴れて船員になれたとしても、女性船員を採用したがない船社も多い。採用されたとしても、給料は男性よりも安く、男性が利用できる設備や施設を利用できないこともある。

ITFとITF加盟海事組合は、女性に

対する偏見・差別をなくし、セクハラに関する方針・研修を策定する活動に取り組んでいる。例えば、業界内の出産手当・権利の拡充、匿名方式の医療アドバイスや避妊薬の提供、船内の衛生用品の提供を実現するために活動している。

女性船員に関する情報:

<http://bit.ly/2r0ChDJ>.

船員の遺族に正義を

ミャンマーでは、現地の船社が船員の死亡理由を自殺に見せかけ、補償金の支払いを回避しようとすることがある。IFOMSのル・アウンが、二人の船員の遺族のために正義を勝ち取った組合活動を紹介する。



Aung Aung.

ベテランの操機手(オイラー)だったアウン・アウンは、2017年7月1日にアン号に乗船した。数か月後の10月29日、本船がジブラルタル海峡付近を航行中に海上に転落したとされた。遺体は翌日、350マイル離れたところで発見された。

会社はアウン・アウンの妻に対して、アウン・アウンが自殺したと連絡した。船長の報告書や乗組員の証言もこれを裏付けていた。

しかし、アウン・アウンの家族は信じることができず、IFOMSに助けを求めた。IFOMSは、船長と乗組員全員の証言が全く同じであることを掴んだ。このことは、会社の命令があったことを示唆していた。

我々は、ITFに応援を頼み、その後の交渉を支援してもらった。

2018年1月25日、会社はIFOMSに連絡し、遺族に補償金を支払うことを約束した。1か月後の2月27日、遺族に4万ドルが支払われた。また、政府の制度を通じて、5百万チャット(約3,100ドル)の生命保険金も支払われた。

死亡したもう一人の船員、ミン・テイン・チュンの遺族も正義を勝ち取るために何

週間も悪戦苦闘し、IFOMSに支援を求めた。

ミン・テイン・チュンは、ザ・ワイズ号(パナマ籍)の一等機関士だった。2017年9月13日に会社から家族に電話が入り、ミン・テイン・チュンが中国の龍山造船所で死亡したことを知らされた。死亡時の状況は曖昧で、死因を自殺と断定する書類にサインすれば、遺体引き渡しの手続きをすると会社から言われた。

会社の説明では、ミン・テイン・チュンの血液中から抗うつ剤が検出され、同僚がミン・テイン・チュンに自殺癖があったと証言したらしかつた。遺書も残されていたという。遺書に記されたサインの筆跡は、ミン・テイン・チュンのものとは全く異なり、遺族はミン・テイン・チュンの精神状態が不安定だったという会社の説明を完全に否定した。

遺族は政府や大使館に支援を求めたが、埒が明かず、11月20日にIFOMSを訪れたのだった。IFOMSの介入から4日後、会社はP&Iクラブを遺族に紹介し、12月13日に140,298.17ドルの補償金が支払われた。■

パナマ運河閘門 安全性をめぐる 議論が加速

2018年、パナマ運河閘門を通過するタグボートの安全衛生をめぐる、パナマ運河当局(ACP)と船長職員組合(UCOC)の論争が加熱した。その理由をITFのファブリチオ・バルセロナ船員部次長が説明する。

パナマ運河当局(ACP)が2016年6月に新閘門を開設した際、安全性に関するITFの調査結果が考慮されることはなかった。また、組合との協議も行われなかった。以降、事故や事件が数回発生し、ACPがUCOCに敵対的

になっていることが明るみになった。パナマの組合は、ACPが閘門の利益のみを追求していることを懸念している。

訓練、運営分析、リスク分析が不十分なため、新閘門を通過する船舶の乗組員は長時間労働を強いられている。さらに、2018年6月にACPが甲板員3人体制の廃止を決定したため、安全衛生に関する論争は一層加熱した。

ACPのこの決定は船長に突然、メール

船員の有罪化に対する MTWTUの取り組み

船員の有罪化は、ウクライナ人船員だけでなく、全ての船員にとって、深刻な問題である。ウクライナ海運労組(MTWTU)のオレグ・グリゴリウク第一副議長は、この問題に対応するために、政府と共同で新規プロジェクトを立ち上げた。

外務省と共同で開発したこのプロジェクトの目的は二つある。一つは、船内の違法行為への関与を防止すること。もう一つは、刑事訴訟の過程において、また、公判前の身柄拘束中や刑務所において、公正な処遇を受ける権利を確保することである。

2018年10月の外務省の報告によると、犯罪を犯したという疑いだけでギリシャに拘束されたウクライナ人船員は290人に上る。最も多い容疑は、人や物(麻薬、たばこ、燃料)の密輸である。

プロジェクトでは、ウクライナ当局とウクライナ人船員が拘束される国との協力体制

の強化を目的とする様々な活動が実施される。

このプロジェクトはウクライナ人船員にとっただけでなく、他の全ての船員にも影響を及ぼすものである。このことは、国際海事機関(IMO)、国際労働機関(ILO)、国際移住機関(IOM)、国連薬物犯罪事務所(UNODC)の4つの国連機関がこのプロジェクトを支援しているという事実が証明している。ITFや多くの国の労働組合もこのプロジェクトを支援している。

残念なことに、現在、以下に関するハンドブックやガイドラインは存在しない。

- ・ 船内で犯罪に関与するリスク
- ・ 船内で密入国や密輸に気づいた時の対応方法
- ・ 自らを危険にさらさずに密入国・密輸を通告する方法

よって、船員への情報提供がこのプロジェクトの重要な要素となっている。船員のためのセミナーの開催、ソーシャルメディア用の動画制作、専門家へのインタビューなども行われる予定だ。■



船員の公正な処遇の確保に向けて

2018年10月、アジアの船員供給国の組合が結集し、「海難事故時の船員の公正な処遇に関するIMO/ILOガイドライン」の適切かつ効果的な実施に向けて、対策を講じることを確認した。この会議は、船員の権利インターナショナル(SRI)が主催したもので、SRIはITFと協力しながら、船員の公正な処遇に関する取り組みを促進するとともに、他の地域にも同様の取り組みを呼びかけている。

で通達された。当日のシフトを開始する直前のことだった。船長は、減員体制での運航方法が不明確であり、事故が発生した場合の責任を考慮し、安全性に問題があると判断し、出航を取りやめた。

ACPは船長22名を命令違反で罰則を課し、ITFや組合が内政干渉しているとマスコミに情報を流した。また、ITFやUCOCとの協議を拒み続けた。7月、ACPはタグボートのセカンドキャプテンも廃止した。

これを受け、ITFは新聞門の疲労に関する調査を疲労問題の専門家、バリー・ストローチに委託した。現地の産業医、イサベル・ゴンザレス医師も調査に協力してくれることになった。この調査は、疲労、訓練不足、タグボートの保守点検不足を原因とする事故の危険性を運河運用当局に理解してもらうための情報提供や意識啓発を目的としていた。ACPの姿勢や対応が変化し、UCOCとの対話につながればという期待もあった。

調査の結果、長時間労働が常態化していることや、タグボートの設計上、機械関連のインシデント(事件、ミス)が共通して発生していることが判明した。これらは、タグボート船長の疲労やストレスの原因となっているように思われた。

ITFとUCOCは、これらの問題を深刻にとらえないと、パナマ運河の運営に影響を及ぼす重大事故が発生しかねないと警告した。今後もACPに対する呼び掛けを継続していく。■

関係者の協力で 複雑なケースを解決 船員支援の 最前線で活躍する教会

アポストロシップ・オブ・ザ・シー(AOS)のチャプレンやボランティアが、世界的なネットワークを通じて、船員支援の最前線で活躍する様子をAOSのブルーノ・シシレイ牧師が報告する。



AOSのアン・マクラーレン牧師
Maria Brosnan

キリスト教会は、もう何世紀も前から、様々な方法で船員を支援してきた。

アポストロシップ・オブ・ザ・シー(AOS)は、世界55カ国の300を超える港で活動を展開している。200人のポートチャプレン(港湾牧師)と数百人のボランティアが、年間7万隻を訪船し、百万人を

超える船員・漁船員とその家族に面会している。

AOSのチャプレンやボランティアは気さくで頼りがいのある人たちだ。特に、船員が問題や困難に直面したり、遺棄されたりした場合の心の拠り所となっている。彼らは、ITFや港湾労組と協力しながら、船員に必要な支援を差し伸べている。

このような協力体制の一例として、マラヴィヤ・セブン号の事件を紹介したい。サプライ船のマラヴィヤ・セブン号のインド人乗組員4人の賃金総額779,436ドルが未払いであることをITFが掴み、本船は2016年6月にアバディーン港(スコットランド)で拘束された。その後、船主は本船と乗組員を遺棄した。賃金が支払われ、乗組員の帰国が実現する2018年1月まで、AOSのディーコン・ドウ・ダンカン牧師は、ボランティアらと共に、船内に発電機を用意したり、食糧、トイレ用品、冬服などを提供したりした。また、必要に応じ、乗組

員を病院や散髪に連れて行ったり、元気を出してもらうために、現地の観光スポットを案内したりもした。

2018年10月1日、ケープタウン(南アフリカ)のニコラス・バレンズ牧師は、漁船から支援要請を受けた。タンザニア出身の漁船員2人が、一等航海士から度々、暴力を受けているということだった。二人は、命の危険を感じ、下船を希望していた。漁船員2人は、AOSの仲介で、船長と面会を重ねた結果、未払賃金の他、暴力の慰謝料として2,000ドルを獲得し、帰国した。彼らだけでは、船長と話し合い、正義を勝ち取ることなどできなかっただろう。

AOSは今後も海事機関と協力しながら、困難に直面している船員に可能な限りのサポートやケアを差し伸べていく。一方、チャプレンやボランティアのグローバル・ネットワークも拡大させていく。■

オスマン・プリンス号の乗組員に対するハラスメントを阻止

クロアチアのITFインスペクター、ミルコ・クローニャが、オスマン・プリンス号(コモロ籍)の乗組員支援について報告する。

2018年5月15日、オスマン・プリンス号がシベニカ(クロアチア)に入港する少し前に、乗組員がITFに支援を要請してきた。

我々が訪船した時、シリア人乗組員13人、エジプト人乗組員8人が、賃金未払い、不衛生な環境、食事の質、休憩不足について不満を述べていた。我々は、乗船前の契約条件を一人一人、個別に確認した。一等航海士からこれ以上のハラスメントを受けることを避けるためだった。この一等航海士は、明らかに問題要因で、誰がITFに連絡したかも突き止めようとしていた。複数の雇用契約書が見つかり、未払い賃金の総額を計算した。

ポートステートコントロール(PSC)

の立ち入り検査で17件の欠陥が見つかり、本船はMLC違反で拘束された。船内の状況は劣悪だった。一等航海士が乗組員の一人に暴力を振り、警察を呼ぶ事態となった。船長が、エジプト人乗組員が脱船したと警察に虚偽の報告をしたため、3時間の搜索騒ぎとなった。この間、船社はエージェンツやITFに連絡せず、PSCの本船拘束にも対応しなかった。ITFからの賃金支払要求にも応じなかった。

旗国の代表者が訪船し、総額3,000ドルの支払いをエジプト人乗組員に提示したが、乗組員は断った。長時間の交渉の末、妥協に達した。乗組員は契約上の賃金総額10,469ドルを受け取り、残りの未払い分については、チャーター

ーが公正証書を作成し、預託金とし、乗組員が将来、船社を相手取り訴訟を起こすことで回収の機会を得ることとなった。

この妥協策を受け入れなければ、全額が預託金となり、乗組員は一切の支払いを受けることなく、本船は出港してしまうところだった。乗組員は本船を差し押さえることもできたが、クロアチア船員組合(SUC)の弁護士がリスクが高すぎると助言した。船齢は34年。裁判が長引く間に負債がかさみ、最終的に何も残らない可能性があったからだ。

乗組員は契約上の賃金を受け取り、帰国した。未払い賃金回収の法廷闘争は今も続いている。■

ポートステートコントロール(PSC)がITFの訪船を支援

2018年1月、クンドウロス号の乗組員の賃金と時間外労働に関する苦情がITFに匿名で寄せられた。しかし、本船にアクセスするためには、PSCの支援が必要だった。西オーストラリア州のキース・マコリストンITFインスペクターが報告する。

クンドウロス号がウォルコット港に寄港した時、バースにアクセスすることができなかった。もし、私が船舶管理会社や船長に連絡したら、乗組員が今後の雇用や本国送還について脅しを受けることが心配された。乗組員の苦情は深刻で、MLC違反に相当する内容だったため、PSCを担当するオーストラリア海事安全当局(AMSA)に連絡を取った。

そして、AMSAの査察官と共に本船に乗り込むことになった。その日の午後1時、甲板員の乗組員からテキストメッセージが送られてきた。ITFに連絡したことを咎められ、翌日、送還させられることになったという内容だった。個人的な理由で本国送還を希望する旨、文書を残すように命令され

たらしかった。

この乗組員は、カラーサの我々と同じホテルに泊まっていたため、ホテル内で面会した。乗組員は賃金や契約に関する情報や、他の乗組員が苦情を言うのを恐れていることを教えてくれた。船には戻りたくないとのことだった。

ITFとAMSAは本船を訪れ、乗組員の苦情を船長に伝えた。本船はITF協約を締結していたが、部員の月額賃金が賃金表と一致せず、時間外労働も適切に記録されていなかった。船長は賃金に関する必要書類を提示することができなかった。賃金明細書を見せてほしいと乗組員に頼むと、誤って海に捨ててしまったと答えた。我々の警戒は高まった。問題を隠そうとしている様子

が見て取れた。

3時間後、AMSAはMLC違反で本船を拘束した。チャーターラーが驚きを表明すると、船長が突然、必要書類を発見したと言ってきた。この書類は、ITF協約に基づく月額賃金が支払われていないことを示していた。船社は、これは誤解に基づくもので、未払い賃金は船内で現金で支払うと約束した。

本船は現在、沖止めされている。全ての欠陥が是正されているかどうか、再度、査察が行われる予定だ。一方、船主は、今回のケースは特別なケースであると主張し、本船の管理体制を全面的に調査していると述べている。

苦情を言った乗組員は帰国し、4か月分の賃金相当額の補償金を受け取った。■

船員のために活動する ITFインスペクター

船員が何かトラブルに直面した場合は、24時間365日、どこからでもITFに助けを求めてほしい。ITFインスペクターのコーディネートを担当するスティーブ・トラウズデルが、世界57カ国で活躍する総勢140名のインスペクターの活動と、一部のインスペクターのプロフィールを紹介する。



インスペクターの リーダーとして

ITFで働くようになったきっかけは？

1999年、IT会社勤務していた時、ITFの専従コンサルタントに任命された。2004年、ITFに採用され、インスペクターの養成・訓練を任された。

その後、ITFインスペクターの役割や支援体制の見直しに伴い、インスペクター全体を監督・管理する役職（インスペクター・コーディネーター）が設置された。そして

2015年に私がその役職に任命された。

あなたの責任は？

全てのコーディネーター、インスペクター、コンタクトの仕事に対して責任を負っている。一人一人が効果的に任務を遂行できるように、採用、研修、評価に関して連絡・調整を行うのが私の仕事だ。

ITF本部職員9名のチーム（海事アシスタント、HIVエイズ・福祉コーディネーターの

他、インスペクター・船員サポートチームの7名)を統率し、個々のケースに対応したり、各国のインスペクターを支援したりしている。意識啓発セミナーを開催し、組合加入のメリットや船内の権利について船員に啓発しながら、ITF加盟組合のオルグを支援している。このようなセミナーはこれまでに6回開催した。2019年はさらに3回開催する予定だ。

船員教育機関と協力関係を築き、HIV/エイズの問題をカリキュラムに盛り込ませたり、アラブ地域やイランの政府・海運当局と関係を構築し、船員の支援体制の向上に努めたりしている。

インスペクターの採用や訓練の方法は？

インスペクターに空席が生じた場合、当該国の全てのITF加盟海事組合に通知す

る。加盟組合の承認がなければ応募できないからだ。ベテランのインスペクターやコーディネーター、組合の代表者と共に、私が面接を行っている。私が求めているのは、インスペクターの役割に対する理解、労働組合やITFに関する知識、そして最も重要なものとして、熱意だ。

採用が決まったら、1か月間、ロンドンのITF本部で研修を行う。その後、欧州の港で先輩インスペクターと共に実務を経験する。

船員支援以外のインスペクターの仕事は？

船員からの支援要請に応じることは、インスペクターの最優先事項だ。しかし、活動の約6割は日常的な訪船業務だ。その他は、過去に問題を起こした船や、ITF協

約を締結していない船、過去に査察を受けていない船の訪船に費やされている。

インスペクターが直面している最大の課題は？

さまざまな課題があるが、遺棄は依然として大きな問題だ。この問題は決してなくならないだろうし、船員からの支援要請も増えている。ソーシャルメディアでITFの存在が知られるようになり、船員からの支援要請は増えている。

この仕事の好きなのところは？

インスペクターや船員サポートチームの素晴らしい仕事ぶりを目にしたり、彼らに助けられた船員から感謝の言葉をもらったりして、やりがいを感じられるところだ。■

新任インスペクター紹介



豊満芳弘
東京(日本)

全日本海員組合に15年間勤務。全日本海員組合では、国際や総務を担当した。船員の権利を守り、ディーセントワークを確保するために全力を尽くし、船員という職業の魅力を高めたい。



ホセ・ラミレス・P
マンザニロ(メキシコ)

船員出身。2002年～2016年にカデットとして内航船や外航船に乗船し、様々な国籍の乗組員と世界中を航海した。現在は、ITF加盟OCPNRMに勤務している。メキシコを訪れる乗組員の労働条件改善の一翼を担いたいと思い、インスペクターになることを決めた。地方または中央の労働組合との関係構築・強化も望んでいる。



コーエン・キーネン
ロッテルダム(オランダ)

港湾労働者としてロッテルダム港で36年間働いた後、2018年7月にアシスタント・インスペクターに就任した。当初から組合員で、2012年にはFNV-Havens港湾労組の港湾協議会役員に選出された。そして今回、ITFインスペクターの仕事に飛びついた。インスペクターの仕事は、船員と港湾の両方の世界を経験できる。船員を直接支援し、彼らの感謝の気持ちを目の当たりにすることができると同時に、港湾労組の一員として、労働者階級の権利のために世界中で闘うことができるインスペクターの仕事を楽しんでいる。



リビア・マルチーニ
ジェノア(イタリア) - ITFコーディネーター付アシスタント

29歳。19歳の時、カデットとして船員のキャリアをスタート。10年間、クルーズ船で働き、二等航海士に就任した。2018年3月にFIT-CISLに採用され、ITFインスペクターに任命された。元船員として、他の船員を助け、彼らの権利を守りたいと思っている。海の仕事は、「生涯の仕事」と感じている。

カナダの インスペクターチームに 注目

カナダに行ったことのある船員なら誰もが同じ意見だろう。この国の国土は広大で、海岸線も極めて長く、人里離れた地域にある港もある。船員にとって極めて危険な、この国の厳しい冬の天候も経験したことがあるだろう。幸いなことに、カナダのITFインスペクター・チームは戦略的に配置され、協力しながら世界の船員へ支援とサービスを提供し、この広大な国を守備している。

カナダチームはポートステート・コントロール(PSC) 査察官とも緊密に協力し、ILO海上労働条約(MLC)の実施に奔走している。海上労働条約(MLC)が2013年に発効した僅か2日後に、MLCを根拠に船舶が初めて拘留されたのは、実はカナダにおいてだった。カナダのインスペクターチームが船員の苦情を訴えてきたら、真剣に取り組む必要があると船主も認識している。

メンバー紹介:



ピーター・ラヘイ

バンクーバーを拠点にカナダ西岸を担当するとともに、カナダチームのコーディネーターも務める。

25年前からITFインスペクターを務める。以来、遺棄、劣悪な労働条件、賃金未払い、船員の負傷や死亡、人権問題などに関して、これまで数え切れないほど多くの船員とその家族を支援してきた。船員の権利確保を求める運動を主導し、新任のインスペクターの研修も行う。



ヴィンス・ジャノポロス

セントローレンスと五大湖を担当する。

インスペクターにとって世界最大の活動地域の一つで、モントリオールを拠点に、船員を守るために現場で多くの時間を費やす。5年前、23歳でITFインスペクターに就任して以来、問題解決とPSC査察官との協力体制づくりの優れたスキルを身に付けてきた。カナダでカボタージュ保護の闘いを主導している。船員によるラッシングとその船員への影響にも関心が高い。



カール・リッサー

ニューファンドランドを含む大西洋岸を担当する。

カナダ最大の造船労組の役員を務めた後、4年前にインスペクターになった。生まれながらのリーダーであり、労働者の権利のために働く闘士だ。最近ではITF承認協約の締結を拒否する最大のコンテナ船会社を相手に、1年半にわたり、キャンペーンを展開した。その結果、会社側が態度を改め、500人の船員が最大55%の賃上げを実現し、自身と家族を保護する新たな条件を勝ち取ることができた。

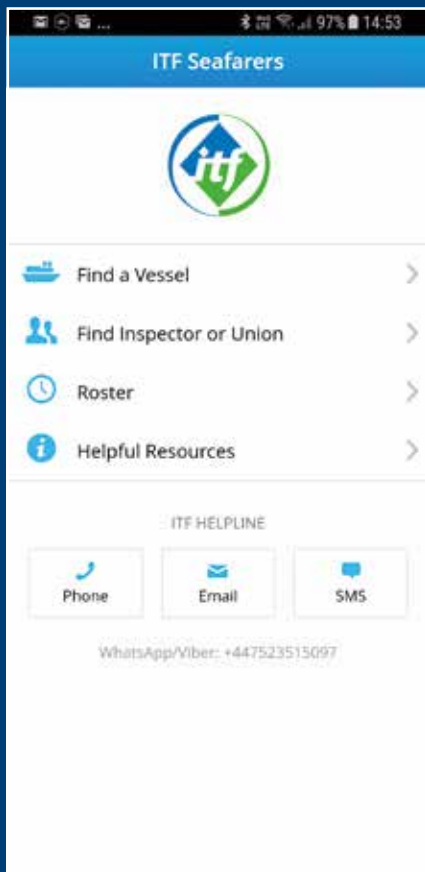


ネイサン・スミス

最も新任のインスペクターで、西岸を担当し、ITFとの連絡担当者としてピーターの補佐もする。

着任早々、粘り強さを見せた。正しい結果を導くためには夜を徹して船に座りこむことでも知られている。ネイサンの働きでPSC査察官に船が拘留されたケースは数え切れない。文字通りの真の闘士だ。

ITFに支援を 求めるには



船員組合やITFインスペクターのを見つけ方

まずは、所属の組合に連絡しよう。組合に未加入の場合は、加入する方法を見つけよう。今すぐ支援が必要な場合は、所属の組合と連絡が取れない場合は、ITFのインスペクターをつかまよう。インスペクターの連絡先は、この綴じ込み案内書の3頁と6頁へ。

ITFの船員用ホームページ (www.itf-seafarers.org) にアクセスし、「Find and Inspector or Union (インスペクターと組合のを見つけ方)」をクリックすれば、ITF加盟組合の連絡先が分かる。

スマートフォンやタブレットの場合は、無料アプリ「ITF Seafarers」をダウンロードしよう。www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

- ・最も近くにいるITFインスペクター、コーディネーター、または組合の連絡先を見つけよう
- ・乗船契約を結ぶ前に、本船の労働条件を調べよう
- ・あなたの休憩時間は合法か調べよう

無料QRコードリーダーをスマホにダウンロードし、このコードを読み込もう



ITFに連絡するには

SMS +44 7984356573
WhatsApp/Viber +44 7523515097
Email seafsupport@itf.org.uk

ITFに連絡する前に

次のチェックリストを参考に、問題を整理しておこう。

貴殿について

- ・氏名
- ・職位
- ・国籍
- ・連絡先

本船について

- ・氏名
- ・船籍
- ・IMOナンバ
- ・現在の位置
- ・乗組員の数と国籍加盟番号現在の加盟人員数問題について
- ・どのような問題か?
- ・乗船期間は?
- ・乗組員全員が同じ問題を抱えているか?

船員センター

船員センターは、問題に対するアドバイス、相談相手、通信手段、本船から離れてリラックスできる場所などを提供してくれる。

無料アプリ「Shore leave」をダウンロードして、最寄の船員センターを見つけよう。

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm



www.facebook.com/itfseafarerssupport

@ITFwellbeing

配乗代理業者

ILO海上労働条約は、民間の配乗代理業者は規制されなければならないとし、船員に雇用機会提供のための手数料を課すことや、賃金からの違法な控除を行うこと、船員のブラックリストを作成することを禁止している。また、船舶所有者は、利用する配乗代理業者がこれらの要件に適合することを確保しなければならないとしている。

契約書にサインする前に 雇用契約に関する ITFのアドバイス

ITFが承認する団体協約に準拠した雇用契約なら、
ほぼ間違いなく適切な労働条件を保障される。そうでない場合は、
次の項目をチェックしてみよう。

● 必ず文書による契約を交わしてから就労すること。

● 白紙の契約書、または内容が具体的ではない、もしくは聞き慣れない条件を含んでいる契約書には絶対にサインしないこと。

● 契約にサインする前に、団体交渉協約についての記述があるかを確認すること。もしあれば、その条件について完全に理解し、写しを取って契約書と共に保管しておくこと。

● 契約の有効期限が明示してあるかを確認すること。

● 船主の一方的な意思で雇用期間を変更できる内容を含んだ契約書にはサインしないこと。雇用期間のいかなる変更も双方の合意に基づいて行われるべきである。

● 基本給および基本労働時間（例えば、週40時間、44時間、48時間など）が契約に明示されているか常に確認すること。国際労働機関（ILO）が規定する基本労働時間は最長週48時間（月208時間）である。

● 時間外労働の補償の額と支給方法が契約に明示されているか確認すること。基本労働時間を超過した場合に支払われる一律の時給の場合と、時間外手当として毎月支給される一定額の場合とがある。いずれにしても、

規定内の残業時間を超えた場合の時間給は、明確に規定されなければならない。ILOの規定では、時間外手当は最低「 $1.25 \times$ 通常的时间給」で計算すべきである、とされている。

● 1ヶ月に取得できる有給休暇の日数が明示されているか確認すること。ILOの規定では、有給休暇は年間30日（月2.5日）を下回らないこととされている。

● 賃金、時間外手当、有給休暇がそれぞれ別項目に分かれて規定されているか確認すること。

● 本国送還費用を請求する権利があることが明記されているか確認すること。上下船の費用の一部を船員に負担させる内容を含む契約書には絶対にサインをしないこと。

● 契約期間中、船主が賃金の一部を留保できる内容を含む契約書にはサインしないこと。船員は毎月末にその月の給料全額を受け取る権利を有する。

● 個々の労働契約には各種手当が必ずしも詳細に明示されているわけではないので、以下の場合にどれだけ補償金が支払われるかを確認しておく必要がある。（書面の契約書か、契約上の権利として認めさせるのが望ましい。）

・ 契約期間中の疾病、障害

・ 死亡（近親者への補償額）
・ 船舶の喪失
・ 船舶の喪失による私物の喪失
・ 契約満了前の解雇

● 労働者が自ら選択する労働組合への加入、連絡、相談もしくは組合の代表となることを禁じる条項を含む契約書にはサインしないこと。

● 契約書は、サインした後、必ず写しをもらい、保管すること。

● 契約解除の条件（契約を解除するには何カ月前に本人に通告しなければならないか等）を確認すること

● 自らの意思で締結した労働条件、契約書、協約は、条件の如何に関わらず、ほとんどの司法権の下において、法的拘束力を持つことを認識しておくこと。

あなたの船にITF協約が締結されているかどうかを確認するには、ITFのホームページ（itf.seafarers.org）へ（「Look Up a Ship」をクリック）。携帯電話やタブレット用アプリのダウンロードはwww.itfseafarer.org/seafarer-apps.cfm。
www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm



ITFインスペクターの連絡先

3

氏名	任 務	国	港	事務所TEL	携帯TEL	E-MAIL
Roberto Jorge Alarcón	Coordinator	Argentina	Rosario	+54 341 425 6695	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Rodolfo Vidal	Inspector	Argentina	Buenos Aires	+54 11 4331 4043	+54 9 11 4414 5911	vidal_rodolfo@itf.org.uk
Dean Summers	Coordinator	Australia	Sydney	+61 2 9267 9134	+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Matt Purcell	Assistant Coordinator	Australia	Melbourne	+61 (0) 3 9329 5477	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Keith McCorriston	Inspector	Australia	Fremantle	+61 8 9335 0500	+61 422 014 861	mccorriston_keith@itf.org.uk
Sarah Maguire	Inspector	Australia	Gladstone		+61 434525416	maguire_sarah@itf.org.uk
Ben West	Contact	Australia	Newcastle		+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Christian Roos	Inspector	Belgium	Zeebrugge	+32 2 549 11 03	+32 486 123 890	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten	Inspector	Belgium	Antwerp	+32 3 224 3419	+32 475 775700	van-noten_marc@itf.org.uk
Rino Huijsmans	Inspector	Belgium	Antwerp	+32(0)3 224 3414	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Souradjou Alassane Foussemi	Contact	Benin	Cotonou	+229 95192638	+229 97080213	sfoussemi2002@yahoo.fr
Ali Zini	Inspector	Brazil	Paranagua	+55 (0) 41 34220703	+55 (0) 41 99998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Renialdo de Freitas	Inspector	Brazil	Santos	+55 13 3232 2373	+55 13 99761 0611	defreitas_renialdo@itf.org.uk
Vladimir Miladinov	Inspector	Bulgaria	Varna	+359 2 931 5124	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Peter Lahay	Coordinator	Canada	Vancouver	+1 604 251 7174	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Karl Risser	Inspector	Canada	Halifax	+1 902 455 9327	+1 902 237 4403	risser_karl@itf.org.uk
Vincent Giannopoulos	Inspector	Canada	Montreal	+1 514 931 7859	+1 514 970 4201	giannopoulos_vincent@itf.org.uk
Nathan Smith	Inspector	Canada	Vancouver			Smith_Nathan@itf.org.uk
Juan Villalon Jones	Inspector	Chile	Valparaiso	+56 32 2217727	+56 99 2509565	villalon_juan@itf.org.uk
Miguel Sanchez	Inspector	Colombia	Barranquilla	+57 5 3795493	+57 310 657 3399	sanchez_miguel@itf.org.uk
Romano Peric	Coordinator	Croatia	Dubrovnik/Ploce	+385 20 418 992	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Mario Sarac	Inspector	Croatia	Rijeka	+385 51 330 953	+385 98 1775 729	sarac_mario@itf.org.uk
Milko Kronja	Inspector	Croatia	Sibenik	+385 22 200 320	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Morten Bach	Inspector	Denmark	Copenhagen	+45 88920355	+45 21649562	bach_morten@itf.org.uk
Peter Hansen	Inspector	Denmark	Copenhagen	+45(0)36 36 55 85	+45 30582456	hansen_peter@itf.org.uk
Talaat Elseify	Inspector	Egypt	Port Said	+20 66 3324 100	+20 100 1638402	elseify_talaat@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	Inspector	Estonia	Tallinn	+372 6116 392	+372 52 37 907	kuiv_jaanus@itf.org.uk
Kenneth Bengts	Coordinator	Finland	Helsinki	+358 9 615 20 258	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Jan Örn	Assistant Coordinator	Finland	Turku	+358 9 613 110	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Heikki Karla	Inspector	Finland	Helsinki	+358 9 61520255	+358 50 4356 094	karla_heikki@itf.org.uk
Ilpo Minkinen	Inspector	Finland	Helsinki	+358 9 615 20 253	+358 40 7286932	minkinen_ilpo@itf.org.uk
Pascal Pouille	Coordinator	France	Dunkirk	+33 3 28 21 32 89	+33 3 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Corine Archambaud	Inspector	France	Le Havre	+33 235266373	+33 685522767	archambaud_corine@itf.org.uk
Geoffroy Lamade	Inspector	France	St Nazaire	+33 2 40 22 54 62	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk
Laure Tallonneau	Inspector	France	Brest	+33 2 98 85 21 65	+33 6 85 65 52 98	tallonneau_laure@itf.org.uk
Yves Reynaud	Inspector	France	Marseille	+33 4 915 499 37	+33 6 07 68 16 34	reynaud_yves@itf.org.uk
Merab Chijavadze	Inspector	Georgia	Batumi	+995 422 270177	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Hamani Amadou	Inspector	Germany	Rostock	+49 381 670 0046	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Susan Linderkamp	Assistant Coordinator	Germany	Bremen	+49 421 330 33 33	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Karin Friedrich	Inspector	Germany	Hamburg	+49 40 2800 6812	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Sven Hemme	Inspector	Germany	Bremerhaven	+49 471 92189209	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Ulf Christiansen	Inspector	Germany	Hamburg	+49 40 2800 6811	+49 171 64 12 694	christiansen_ulf@itf.org.uk
Tommy Molloy	Inspector	Great Britain - North West England		+44 151 639 8454	+44 776 418 2768	molloy_tommy@itf.org.uk
Liam Wilson	Inspector	Great Britain - Scotland		+44 1224 210 118	+44 7539 171 323	wilson_liam@itf.org.uk
Paul Keenan	Inspector	Great Britain - North East England		+44 20 8989 6677	+44 7710 073880	keenau_paul@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	Coordinator	Greece	Piraeus	+30 210 411 6610/6604	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Costas Halas	Inspector	Greece	Piraeus	+30 210 411 6610/6604	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Januario Jose Biague	Contact	Guinea-Bissau	Bissau	+245 955905895	+245 966605246	bia_januar@yahoo.com.br
Jason Lam Wai Hong	Inspector	Hong Kong, China - Hong Kong		+852 2541 8133	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	Inspector	Iceland	Reykjavik	+354 551 1915	+354 892 79 22	jonas@sjomenn.is
B V Ratnam	Inspector	India	Visakhapatnam	+91 8912 502 695 / 8912 552 592	+91 9 8481 980 25	ratnam_bv@itf.org.uk
Chinmoy Roy	Inspector	India	Calcutta	+91 33 2459 1312	+91 98300 43094	roy_chinmoy@itf.org.uk
K Sreekumar	Inspector	India	Chennai	+91 44 2522 3539	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Louis Gomes	Inspector	India	Mumbai	+91 22 2261 8368	+91 8080556373	gomes_louis@itf.org.uk
Mukesh Vasu	Inspector	India	Kandla	+91 2836 226 581	+91 94272 67843	vasu_mukesh@itf.org.uk
Narayan Adhikary	Inspector	India	Haldia	+91 3224 252203	+91 9434517316	Adhikary_Narayan@itf.org.uk
Thomas Sebastian	Inspector	India	Kochi	+91 484 2666409	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Ken Fleming	Coordinator	Ireland	Dublin	+353 1 85 86 317	+353 87 64 78636	fleming_ken@itf.org.uk
Michael Whelan	Inspector	Ireland	Dublin		+353 872501729	whelan_michael@itf.org.uk
Michael Schwartzman	Inspector	Israel	Haifa	+972 4 8512231	+972 54 4699282	schwartzman_michael@itf.org.uk
Francesco Di Fiore	Coordinator	Italy	Genoa	+39 10 25 18 675	+39 33 1670 8367	di fiore francesco@itf.org.uk
Bruno Nazzari	Inspector	Italy	Livorno	+39 (0) 586 072379	+39 335 612 9643	nazzari_bruno@itf.org.uk
Francesco Saitta	Inspector	Italy	Sicily	+39 91 321 745	+39 338 698 4978	saitta_francesco@itf.org.uk
Gianbattista Leoncini	Inspector	Italy	Taranto	+39 99 4707 555	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Paolo Serrettiello	Inspector	Italy	Naples	+39 81 265021	+39 335 482 706	serrettiello_paolo@itf.org.uk
Paolo Siligato	Inspector	Italy	Trieste		+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Joachim Mel Djedje-Li	Inspector	Ivory Coast	Abidjan	+225 21 35 72 17	+225 07 88 00 83	Djedje_Joachim@itf.org.uk
Calixte Kodjara	Contact	Ivory Coast	San Pedro	+225 08 17 60 65		kodjara_calixte@itf.org.uk
Kape Hie	Contact	Ivory Coast	San Pedro		+225 47 05 36 32	hie_kape@itf.org.uk
Fusao Ohori	Coordinator	Japan	Tokyo	+81 (0)3 5410 8320	+81 (0)90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Junya Ishino	Inspector	Japan	Nagoya	+81 52 655 5880	+81 90 5553 8193	ishino_junya@itf.org.uk
Shigeru Fujiki	Inspector	Japan	Chiba	+81 3 3735 0392	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Yoshihiro Toyomitsu	Inspector	Japan	Tokyo	+81(0)3 5410 8320	+81 90 5306 2494	toyomitsu_yoshihiro@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	Inspector	Kenya	Mombasa	+254 41 2230027	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
HK Kim	Coordinator	Korea	Busan	+82 51 469 0294	+82 10 5441 1232	kim_hk@itf.org.uk
Bae Jung Ho	Inspector	Korea	Pusan	+82 51 463 4828	+82 10 3832 4628	bae_jh@itf.org.uk
Moon Hyeokjin	Inspector	Korea	Incheon	+82 32 881 9880	+82 10 4444 8436	hyeokjin_moon@itf.org.uk
Norbert Petrovskis	Inspector	Latvia	Riga	+371 67709242	+371 29215136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	Inspector	Lithuania	Klaipeda	+37046410448	+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Paul Falzon	Contact	Malta	Valletta	+356 79969670	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Díaz	Inspector	Mexico	Veracruz	+52 229 932 3023	+52 1 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Jose Antonio Ramirez-Pelayo	Inspector	Mexico	Manzanillo	+52 (314) 688-2936	+52 (1) 314 172 8089	ramirez_jose@itf.org.uk

世界中で船員を支援



ITF本部

ロンドン(英国)

Tel: +44 (0) 7403 2733

Email: mail@itf.org.uk

欧州運輸労連(ETF)

ブリュッセル(ベルギー)

Tel: +32 (0) 2 285 46 60

Email: etf@etf-europe.org

米州地域事務所

リオデジャネイロ(ブラジル)

Tel: +55(21)2223.0410

Email: itf_americas@itf.org.uk

ITFインスペクターの連絡先詳細は www.itfseafarers.org/find_inspector.cfm



アフリカ地域事務所

ナイロビ(ケニア)
Tel: +254 20 374 2774/5
Email: nairobi@itf.org.uk

アフリカ仏語圏事務所

ワガドゥグ(ブルキナファソ)
Tel: +226 (0)0 50 375610
Email: itfwak@fasonet.bf

アラブ地域事務所

アンマン(ヨルダン)
Tel: +962 (0)0 6 5821366
Email: arab-world@itf.org.uk

アジア太平洋

デリー事務所(インド)
Tel: +91 (0) 11 2335 4408 /
7423 or 11 2373 1669
Email: itfindia@vsnl.com

東京事務所
Tel: +81(0)337 982 770
Email: mail@itftokyo.org

シドニー事務所(オーストラリア)
Tel: +61 420928 780 2733
+64 (0)21 227 1519.

Email: sydneyoffice@itf.org.uk
シンガポール事務所
アジア太平洋小地域地域事務所
52 Chin Swee Road
#05-00 Seacare Building
Singapore 169875

香港事務所
FOCキャンペーン事務所
Rooms 1105 Alliance Building
133 Connaught Road C
Sheung Wan
Hong Kong, China

氏名	任 務	国	港	事務所TEL	携帯TEL	E-MAIL
Tomislav Markolović	Contact	Montenegro	Bar	+382 30 315 105	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk
Aswin Noordermeer	Inspector	Netherlands	Rotterdam		+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@itf.org.uk
Debbie Klein	Inspector	Netherlands	Rotterdam		+31 6 53 182 734	klein_debbie@itf.org.uk
Gijs Mol	Inspector	Netherlands	Rotterdam		+31 622 89 08 77	mol_gijs@itf.org.uk
Koen Keehnen	Inspector	Netherlands	Rotterdam	+31 883680368	+31 624336109	keehnen_koen@itf.org.uk
Grahame McLaren	Inspector	New Zealand	Wellington	+64 4 801 7613	+64 21 292 1782	mclaren_grahame@itf.org.uk
Angelica Gjestrum	Coordinator	Norway	Oslo	+47 22 82 58 24	+47 9 77 29 357	gjestrum_angelica@itf.org.uk
Tore Steine	Inspector	Norway	Bergen	+47 55 23 00 59	+47 907 68 115	steine_tore@itf.org.uk
Truls M Vik Steder	Inspector	Norway	Porsgrunn	+47 35 54 82 40	+47 90 98 04 87	steder_truls@itf.org.uk
Yngve Lorentsen	Inspector	Norway	Tromsø	+47 (0) 77 69 93 46	+47 (0) 41401222	lorentsen_yngve@itf.org.uk
Luis Carlos Fruto	Inspector	Panama	Cristobal/Balboa	+507 315 1904	+507 6617 8525	fruto_luis@itf.org.uk
Joselito Pedaria	Inspector	Philippines	Cebu City	+63 32 256 16 72	+63 920 9700 168	pedaria_joselito@itf.org.uk
Rodrigo Aguinaldo	Inspector	Philippines	Manila	+63 2 536 8287	+63 917 8111 763	aguinaldo_rodrigo@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	Coordinator	Poland	Szczecin	+48 91 4239707	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
Grzegorz Daleki	Inspector	Poland	Gdynia/Gdansk	+48 58 6616096	+48 514 430 374	daleki_grzegorz@itf.org.uk
João de Deus Gomes Pires	Inspector	Portugal	Lisbon	+351 21 391 8181	+351 91 936 4885	pires_joao@itf.org.uk
Felipe Garcia Cortijo	Inspector	Puerto Rico	San Juan	+1 787 999 8130	+1 787 410 1344	garcia_felipe@itf.org.uk
Adrian Mihalciou	Inspector	Romania	Constantza	+40 241 618 587	+40 722 248 828	mihalciou_adrian@itf.org.uk
Sergey Fishov	Coordinator	Russia	St Petersburg	+7 812 718 6380	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Kirill Pavlov	Inspector	Russia	St. Petersburg	+7 812 718 6380	+7 911 929 04 26	pavlov_kirill@itf.org.uk
Olga Ananina	Inspector	Russia	Novorossiysk	+7 8617 612556	+7 9887 621232	ananina_olga@itf.org.uk
Petr Osichansky	Inspector	Russia	Vladivostok	+7 4232 512 485	+7 914 790 6485	osichansky_petr@itf.org.uk
Vadim Mamontov	Inspector	Russia	Kaliningrad	+7 4012 656 840/475	+7 9062 38 68 58	mamontov_vadim@itf.org.uk
Mouhamed Diagne	Contact	Senegal	Dakar	+221 775364071	+221 775364071	syndmarine@gmail.com
Seydina Ousmane Keita	Contact	Senegal	Dakar		+221 77 692 64 08	souskeita@gmail.com
Daniel Tan Keng Hui	Contact	Singapore	Singapore	+65 6379 5660	+65 9616 5983	daniel_tan@seacare.com.sg
Gwee Guo Duan	Contact	Singapore	Singapore	+65 6390 1611	+65 9823 4979	duan_gwee@itf.org.uk
Luz Baz	Coordinator	Spain	Vigo	+34 986 221 177	+34 660 682 164	baz_luz@itf.org.uk
Mohamed Arrachedi	Inspector	Spain	Bilbao	+34 944 93 5659	+34 629 419 007	arrachedi_mohamed@itf.org.uk
Gonzalo Galan	Inspector	Spain	Las Palmas		+34 638809166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Juan Ramon Garcia	Inspector	Spain	Valencia	+34 96 367 06 45	+34 628 565 184	garcia_juan@itf.org.uk
Ranjan Perera	Inspector	Sri Lanka	Colombo	+94 112 583040	+94 773 147005	perera_ranjan@itf.org.uk
Annica Barning	Coordinator	Sweden	Stockholm		+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	Assistant Coordinator	Sweden	Umea	+46 10 4803103	+46 761006445	bradd_fredrik@itf.org.uk
Göran Larsson	Inspector	Sweden	Gothenburg	+46 10 480 3114	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
Haakan Andre	Inspector	Sweden	Norrköping	+46 8 791 41 02	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
Mikael Lindmark	Inspector	Sweden	Malmö	+46(0)8 791 4100		lindmark_mikael@itf.org.uk
Sanders Chang	Inspector	Taiwan, China	Taichung	+886 22515 0302	+886 921935040	chang_sanders@itf.org.uk
Tse-Ting Tu	Inspector	Taiwan, China	Kaoshiung	+886 7 5212380	+886 988513979	tu_tse-ting@itf.org.uk
Franck Kokou Séyram Akposs	Contact	Togo	Lomé	+228 90 04 24 07	+228 99 50 53 35	paxhominibus@hotmail.com
Muzaffer Civelek	Inspector	Turkey	Istanbul	+90 216 4945175	+90 535 663 3124	civelek_muzaffer@itf.org.uk
Nataliya Yefrimenko	Inspector	Ukraine	Odessa	+380 482 429 901	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
Dwayne Boudreaux	Coordinator	USA	New Orleans	+1 504 581 3196	+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Enrico Esopa	Coordinator	USA	New York	+1 201 434 6000 (ext 240)	+1 201 417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Jeff Engels	Coordinator	USA	West Coast	+1 206 408 7713	+1 206 331 2134	engels_jeff@itf.org.uk
Barbara Shipley	Inspector	USA	Baltimore/Norfolk	+1 757 622 1892	+1 202 412 8422	shipley_barbara@itf.org.uk
Corey Connor	Inspector	USA	Charleston		+1 843 469 5611	connor_corey@itf.org.uk
Martin D. Larson	Inspector	USA	Portland		+1 503 347 7775	larson_martin@itf.org.uk
Shwe Tun Aung	Inspector	USA	Houston	+1 713 659 5152	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Stefan Mueller-Dombois	Inspector	USA	LA - S California	+1 562 493 8714	+1 562 673 9786	mueller_stefan@itf.org.uk
Tony Sasso	Inspector	USA	Florida	+1 321 784 0686	+1 321 258 8217	sasso_tony@itf.org.uk
Michael Baker	Contact	USA	Cleveland	+1 216 781 7816	+1 440 667 5031	baker_michael@itf.org.uk

争議行為を起こす前に これを読んで下さい!

ITFは、便宜置籍船に乗り組む船員が正当な賃金と適正な団体協約の適用を受けられるよう、支援を約束しています。

時には船員が現地の裁判所に提訴しなければならないこともあります。場合によっては、船舶に対するボイコットも必要です。どのような手段が適切かは、国または場所によって異なります。ある国では適切な行動が、他の国においては全く不適切なこともあります。

最初に取りべき行動は、現地のITF代表に連絡することです。本誌の綴じ込み資料に記載されている連絡先を参考にして下さい。何らかの行動を取る前に、必ず現地の助言を得て下さい。

一部の国においては、船舶の乗組員によるストライキが違法行為となることもあります。そのような場合には、現地のITF加盟組合の代表が状況を説明します。

多くの国において、労使紛争での勝利の鍵を握るのはストライキです。この場合にも、現地の助言に基づいて行動する必要があることは言うまでもありません。多くの国で、船員には、航行中を除き、入港中のストラ

イキ権が法律上、認められています。

あらゆるストライキにおいて重要なことは、規律と安全を守り、団結を維持することです。多くの国で、ストライキ権は基本的人権の一部として、法律あるいは憲法により保障されています。

どのような行動を選択するにせよ、事前に現地のITF代表に連絡することを忘れないで下さい。互いに協力することによって、正義と基本的権利の闘いに勝利することができるのです。

海難事故

あなたの船が海難事故に巻き込まれた場合、船主、港湾当局、沿岸国、旗国、あるいは出身国による公正な処遇を確保するための国際的なガイドラインが存在することを覚えておいて下さい。このガイドラインに基づくあなたの権利を理解しておくことが重要です。

- ・あなたには弁護士を呼ぶ権利があります。質問に答えたり、供述を行ったりする前に、弁護士を要求して下さい。あなたの回答や供述が、将来の法的手続きにおいて、あなたに不利な材料として利用される可能性があるからです。
- ・言われたことを理解できない場合は、質問の中止を求めて下さい。使われている言語に問題がある場合は通訳を要求して下さい。
- ・会社はあなたを支援する義務があります。会社（または組合）に連絡をとり、助言と支援を求めて下さい。

詳しくは: www.itfseafarers.org/your_legal_rights.cfm

詐欺だ！

あまりにも条件の良い仕事のオファーが突然来たら、それは詐欺だ。ITFのファブリチオ・バルセロナ船員部次長は警告する。

突然、魅力的な仕事を紹介するメールが届いたら、行動を起こす前に、よく考えてみよう。

有名な海運会社やクルーズ会社からのメールか？夢みたいな給料を支払うと言っていないか？そんなものは詐欺に間違いない。

船員を標的とした職業斡旋にまつわる詐欺、特に、クルーズ船で働きたい人をターゲットにした詐欺が雪だるま式に増えている。詐欺師たちは、通常、実在する企業の名前とロゴを使った独自のウェブサイトを立て、ダイレクトメールや広告、無料のリスティング広告などを通じて口コミで情報を広める。

このような偽の募集広告に応募すると、「一度限り」の登録料を支払うように言われる。これは船に行くまでの交通費、査証取得料や事務費かもしれない。しかし、このようなケースは自動的に詐欺だと思ってよい。ILO海上労働条約は、船員の仕

事の斡旋料を要求することを禁止しているからだ。

一銭たりとも支払ってはいけな。次はより高額の料金を求めて連絡してくるだろう。これが最後の支払いだ、もしここで支払わないと、既に支払った分が無駄になると言われるだろう。あなたが文無しになるまで、彼らは止めないだろう。

募集広告に応じたが、料金の支払いを拒んだとしても、彼らは既にあなたの氏名、生年月日、住所を知っていて、パスポートのスキャンデータも持っているかもしれない。これらを使って、身元情報を盗むこともできる。万が一、銀行口座の情報を教えてしまっていたら、直ちに銀行に連絡するべきだ。さもないと、口座から全額引き出されてしまうだろう。

詐欺はリスクが低く、コストもかからない。詐欺師が母国で罪に問われることはない。詐欺師たちが英国や米国、オーストラリアといった国に住んでいることは決し

てないからだ。

じゃあどうすればいいのか？

逃げなさい。個人情報を渡してはいけな。支払ったことがあるなら、今すぐ止めなさい。

何であれ、募集広告をよく観察することだ。頼んでもいない募集広告がメールで届いたら、すぐに削除して友人にも警告しよう。また、実在の船会社のウェブサイト上の募集広告風に見えるものにも同様に注意しよう。特にフリーポスの募集広告は要注意だ。

仕事を探しているなら、本物のクルーズ船会社や大手の船会社のウェブサイトを見よう。そのサイトに掲載されている警告をよく読んで、疑わしい点があったら、本物の会社の本部に問い合わせをしよう。

怪しいと思ったらITFに相談を
jobscam@itf.org.uk

詐欺の手口

- 頼んだわけでもないのに仕事のオファーが来る。
- 何らかの時点で、何らかの理由で金の支払いを要求してくる。
- 銀行口座の情報を知らせるよう言うてくる。
- パスポートや資格などの個人情報のスキャンデータを提出するよう要求する。
- 主な事務所の連絡先が携帯電話番号になっている。
- gmail、globomail、Yahoo Emailなどのフリーメールアドレスからメールが届く。
- 事務所の自称、所在国とメールアドレスのドメイン名の国が異なる。
- メールメッセージのスペルミスが多く、文法的でない。

船員の遺棄 海運界の恥

国内外で相当数の船員が遺棄されていることは知られている。この問題を解決するためのITFの活動は、本国送還、未払い賃金の回収、遺棄された船員への生活物資の提供が中心だ。ITFはまた、国連機関、政府行政、国際機関、海運会社、船主、マンニング会社とも緊密に協力している。今号では、ITFや加盟組合が船員の遺棄問題に対応する際、2016年ILO海上労働条約(MLC)がいかに大きな力になっているかと、オマーンで発生したショッキングな事件に注目した。

ITF、オマーンで遺棄された乗組員を支援

世界でも最悪の遺棄事件はアラブ地域で起きている。しかし、ITFインスペクターのモハメド・アラチェティは、常習的なヴィーナス海運のケースは、これまででも最悪だと言う。

アルノフ号、シティー・エリート号、ベータ号の3件の遺棄事件を過去に起こしているため、ヴィーナス海運はアラブ首長国連邦(UAE)での運航を既に禁じられていた。しかし、この会社がそこで止まることはなかったため、2018年にも、ITFは4ヶ月にわたり遺棄された16人のインド人船員の支援を要請された。

船員たちはアルノア・アルサター・マリンサービスから仕事をもらい、オマーンの港で乗船することになっていた。しかし、2018年8月の上船直後、遺棄されてしまった。船員たちの宿泊設備は劣悪で、食糧品も十分ではなく、乗船していた4か月間、賃金は一円も支払われていなかった。

ITFは既に2016年と2017年にこの会社の船で遺棄された船員を支援した経験があったので、またしても同じことが繰り返されていることにショ

ックを受けた。違うのは被害にあった船員だけだった。

下図の通り、船員たちは船から船へとたらい回しにされ、家に帰りたという思いを益々募らせていった。最終的には、大変な苦勞の末、11月6日に

16名を下船させることができた。

一刻も早く彼らが本国に帰れることを期待する。しかし、船主は賃金の支払いを依然として拒否しているため、彼らの闘いは終わったわけではない。



P&Iクラブ、船員の遺棄で大きな役割

あなたが船員で、遺棄されたり、職場でけがをしたりした場合、保険会社などが金銭的保証書を発行することになる。あなたが必要とする金銭的要求を満たすため、船主は金銭的保証を提供しなくてはならない。国際P&Iクラブ・強制保険委員会の議長を務めるジョナサン・ヘアに話を聞いた。

海上労働条約(MLC)の批准国は88か国に上り、これは世界の船腹量の91%に相当する。この素晴らしい結果はまさに、各国政府や国際労働機関(ILO)の強い政治的意思を証明している。政労使が海運政策を形づくるために協力したのだ。

MLCでは、船員が負傷その他によって被った債務について、船員から請求された場合、船主は金銭的保証を提供しなくてはならない。この保証には、船主が船員と結ぶ労働協約などのもとに規定されている支払いを怠った場合、最大4か月までの未払い賃金およびその他の関連費用の支払いが含まれなければならない。

国際P&Iクラブ(IG)は第三者賠償責任保険業者13社で構成されるが、改正MLCの要件を満たすため、世界の船舶の95%がこの13社に依存している。2016年、国際P&Iクラブ(IG)は新たな規則と保険体制を導入し、現在は船主が船内に掲示することが義務付けられている保証書を提供するようになった。

最近、IGは船員の障害に関する請求に効果的に対処する方法の伝授を含め、新任のITFインスペクター研修に協力してくれた。これは、船員が遺棄された後、速や

かな本国送還を阻害し得る要素について意見交換をする良い機会になった。

遺棄された船員が船を降りる前に、交替の乗組員を確保しろと言い張ったり、一定の条件が満たされない限り、一部政府は遺棄された船員の送還に消極的なことも判明した。

MLCでは、各国は、自国の領域で遺棄された船員の本国送還を迅速化しなければならないことが規定されている。しかし、政府は多くの場合、本国送還のプロセスに全面的に協力してくれるわけではない。ITFなどの組織がそうしたケースをILOやIMOへ報告することが極めて重要だ。

海運業界やILOと協力することで、政府の考え方や行動を変えていくべきだ。船員の福祉に引き続き焦点をあてることで、時とともに船員の遺棄問題はなくなっていくはずだ。

2018年秋までの時点で、IG全体で32件の船員遺棄に対応した。国際P&Iクラブ(IG)は引き続き、ITFなどの組織と協力し、先手を打って行動し、遺棄された船員の早急な本国送還を実現していきたい。

■

国際P&Iクラブ(IG)

- ・ The Swedish Club - www.swedishclub.com
- ・ UK P&I Club - www.epandi.com
- ・ Skuld - www.skuld.com
- ・ Britannia - www.britanniapandi.com
- ・ Steamship Mutual - www.steamshipmutual.com
- ・ Gard - www.gard.no
- ・ The London P&I Club - www.londonpandi.com
- ・ West of England - www.westpandi.com
- ・ North - www.nepia.com
- ・ Shipowners - www.shipownersclub.com
- ・ The Standard - www.standard-club.com
- ・ The American Club - www.american-club.com
- ・ 日本船主責任相互保険組合 - www.piclub.or.jp



遺棄された船員への警告： 損をしたくなければ素早い行動を！

あなたが船員で、遺棄されたかもしれないと思ったら、できるだけ速やかに苦情を申し立て、保険会社に連絡することが極めて重要だ。そうしないと損をするかもしれないと、ITFインスペクターのコーディネーターを務めるスティーブ・トラウズデールは説明する。



こともできずに船員が何か月も放置される状況は、もはや存在し得ないことを意味する。

契約を結ぶ前に、マンニング会社も船員も、その船に遺棄の際の有効な保険がかけられているかをチェックする必要がある。保証書が確認できない場合は、契約にサインする前に考え直した方がいい。

金銭的保証書は船内の目立つ場所に英語で掲載されなければならない。これは、改正2016年ILO海上労働条約(MLC)の規則2.5.2・基準A2.5.2で規定される通り、「保証書」または「船員の本国送還費用および付帯費用に関するその他の金銭的保証」と呼ばれる。

P&Iクラブや保証書に記載されている保険会社のウェブサイトで、保証書が有効かどうかをチェックできる。

遺棄されるリスクがあると感じたり、2か月以上賃金を受け取っていない場合で、帰宅を希望する場合は、今すぐ行動を起こした方がよい。苦情を申し立て、保険会社に直接連絡するか、ITFに代理で行動してもらおう。

保険では最長4か月分の未払い賃金と費用は、雇用契約や団体協約の記載通

りに補償されるだろう。だからこそ、素早く行動することが重要なのだ。苦情申し立てまでに6か月経ってしまった場合でも、4か月分の賃金しか支払われない。

その他、この保険では、船内での生存に必要な食糧、必要な場合は衣類、宿泊設備、飲み水、燃料などの費用、その他の医薬品プラス送還の費用が合理的な範囲でカバーされる。（「合理的かつ迅速な送還、通常は航空による費用。食糧、宿泊設備、所持品の輸送など、合理的な送還費用の全額」とMLCでは規定されている）この条項は、遺棄の発生時点から、船員が帰宅するまで適用される。■

船主が以下の場合、あなたは保険の適用を受けることができます：

- ・あなたの本国送還費用を支払ってくれない
- ・必要な支援や物資を与えず、放置した。
- ・少なくとも2か月以上、契約上約束した賃金を支払わないなど、あなたとの関係を一方的に断ち切った。

ITF、船員の遺棄問題を国際会議で提起

2018年4月24日、IMO第105回法律委員会において、ITF代表団が「船員遺棄の人的コスト」に関する画期的なプレゼンテーションを行った。

IMO法律委員会で船員の遺棄の問題が提起されたのは初めてのことであった。ITFはプレゼンテーションの中で、船員の遺棄に関する報告件数について、IMOとILOが行った最新のデータ分析に焦点をあてた。このプレゼンテーションとITFが継続的に行っている活動は、IMOの加盟国や諸団体から高い評価を受けた。

ITFのMVG代表を務めるブランコ・バーランは次のように述べた。「ITFインスペクターと地元の組合が厳しい状況の中で最善を尽くしているが、寄港国と旗国がもっと率先して役割を果たす必要がある。IMOの場で、それぞれが義務を果たし、船員の幸福と権利を向上させるために連帯することが極めて重要だと、ITFは会議参加全員に訴えた。「この問題に関心を示してもらえたことと、船員の利益のためにITFと協力したいと意欲を示して貰えたことに感謝している」

クルーズ船の 舞台裏

多くの人にとって、旅のすばらしい思い出を提供するクルーズ船員は、最も身近な船員の姿であろう。

乗組員にとって、クルーズ船はどのようなものなのか？

クルーズ船の未来は？シーフェアラーズブルテンが検討する。

クルーズ船の舞台裏

クルーズ船の仕事は見かけ通り、魅力的なものなのか？イタリアのITFアシスタント・コーディネーター、ラヴィア・マティーニが、デッキオフィサーとしての経験を踏まえて、船内の現実を紹介する。



16歳の時、クルーズ船で働きたいと思い始めた。毎日、いろいろな国を訪れることを夢見ていた。実際、多くの人が、クルーズ船で働くということは、このようなことだと思っている。しかし実際は、海に浮かぶ巨大なホテルに1,000人以上が働いている状態だ。心底好きでなければ務まらない仕事だ。

給料は良い。支払いが遅れることもなかった。しかし、何か月も家を離れ、異なる文化を持つ様々な人たちと一緒に働かなければならないし、10日毎に異なる時間帯に移動することになる。

乗組員一人一人に責任が与えられているが、これらの責任に加えて、緊急事態には旅客のケアも忘れてはならない。全員、緊急時の任務が与えられており、少なくとも

急速に拡大する産業と乗組員の課題

クルーズ産業は急速に拡大し、豪華な大型船が次々と導入されている。ファブリチオ・バルセロナITF船員部次長が、このことが乗組員に及ぼす影響について説明する。



も週1回、休憩時間中でも、任務の演習が求められる。

クルーズ船は24時間、365日運航している。ホテルや医療関連のサービスに加え、甲板、機関、厨房、電気部門も24時間操業だ。

私は、デッキオフィサーとして、1日10時間働いていた。当直時は決まった時間に食事を取ることもできず、1日1食のこともあった。オフィサーメス(オフィサー用食堂)かセルフサービスのレストランを無料で利用できる。乗組員の特典は、乗組員用のプールやジムでリラックスできることだ。

乗客は楽しむために乗船しているが、乗客にあらゆるサービスを提供する乗組員は、8～9か月もの期間を船内で生活し

ている。生活空間は、バルコニー付きの海側スイートルームではなく、窮屈なキャビンだ。カデット時代の1年間は相部屋だった。相部屋の同僚は、私とは違うシフトだったので、ゆっくり休んだり、プライバシーを保つのが難しかった。

この仕事の良いところは、クルーズ船運航のスリル感や海事学校で学んだことを実践できることだ。また、いろいろな所を訪れ、国籍や背景の異なる人々と友達になれるところも好きだ。最も嫌なのは、自分はただの駒に過ぎないと感じることがある点だ。

クルーズ産業は急速に拡大している。乗客に素晴らしい思い出を提供する「人間」にもっと関心が寄せられるべきだ。■

クルーズ市場に投入される船舶の大型化はとどまるところを知らない。世界最大のクルーズ船、シンフォニー・オブ・ザ・シーズ(2018年4月就航)は、乗客6,500人、乗組員2,200人を収容できる。

クルーズ産業の急速な拡大は、乗組員に様々な課題を突き付けている。ITFは、船員の雇用条件、採用、訓練、安全に関する国際基準を設定する国際海事機関(IMO)や国際労働機関(ILO)等で船員を代表している。使用者がこれらの基準を遵守し、乗組員を採用・維持するために、技術訓練やプロフェッショナリズムを重視するよう訴えている。

2018年、ITFはクルーズ産業の現況を把握するために、調査を実施した。その結果、ITF加盟組合員34万人がクルーズ船で働いていることが分かった。ITFが組織する船員85万人の3分の1に相当する。ITFクルーズ船協約を締結している主な組合は、ノルウェー船員組合(NSU)、イタリアFIT-CISL、ノーチラスインターナショナル、ドイツVer.diの4組合だ。

乗組員の国籍は161カ国に上る。最も多いのがフィリピン人(81,000人以上)で、インド人(約37,000人)、インドネシア人(30,000人)と続く。

ITFインスペクターの訪船で、乗組員全体の男女比はバランスが取れていることが分かった。ホテル部門では、男女とも同じ仕事をしている。一方、運航部門では、男性が支配的だ。

残念なことに、クルーズ船を希望する船員は詐欺のターゲットになりやすい。クルーズ船の仕事を斡旋したり、必要な訓練を提供する代わりに金銭を要求する代理店やウェブサイトに注意する必要がある。詳細は綴じ込み案内書の8頁へ■

新たなカウンセリングサービス 数千人のインド人船員と 家族を支援

組合のカウンセリングを新たに始めて欲しいとの要望が高いことから、ストレスやうつに悩むインド人船員や家族がいかに多いかが伺える。ITFのグローバル福祉コーディネーターのサイード・アシフ・アルタフ博士とインド全国船員組合(NUSI)のアブドゥルガニ・セラン書記長に話を聞いた。



船内の労働環境の厳しさは、船員なら誰もが知っている。確かに何か月も家にいる時期もあるが、仕事で家族から離れることも多い。その間、アクセスできる情報は限られているか、殆ど全く情報にアクセスできず、カウンセリングも医療サービスも受けられない。こうした要因は船員のメンタルヘルスに影響を及ぼし、ストレスやうつを引き起こし得る。

状況が危機的になっていることを示す証拠はますます増えている。

2015年、ITFは全ての主要船員供給国を対象にグローバル調査を行ったが、614名の回答者の半数近くがうつ状態になることが時々ある、または多いと答えた。また、自殺を考えたことがあるという回答もかなり多かった。例えば、フィリピンでは、船員の41%が自殺を考えたことがある同僚を知っていると答えた。英国P&Iクラブの請求に関する内部統計によると、船員の死因のうち、自殺の割合は2014年には4.4%だったが、2015年にはこれが15.3%へと3倍以上に増えたという。

しかし、船員のメンタルヘルスについて語ることは依然としてタブーとみなされ、海運業界の対応も非常に遅れている。

乗組員のための電話によるカウンセリングを開始した会社も一部にはあるが、秘密を守ってもらえるのか、といった信用問題もあり、船員による利用がなかなか進まない。メンタルヘルスについて話したり、必要なサポートを求めたがらない船員は多い。仕事を失ったり、会社からブラックリストに載せられたりすることを恐れるからだ。

インド全国船員組合(NUSI)は長らく、世界の船員のメンタルヘルス改善の必要性を訴えてきた。2017年3月、NUSIはNUSIシャハラ(「シャハラ」は「支援」を意味するヒンズー語)プログラムを立ち上げた。

プログラムでは、24時間365日の電話やインターネットを通じたヘルプライン・サービスを通じ、インド人船員と家族に個別のカウンセリングを行っている。このサービスは、悪化する前のできるだけ早い段階で、船員のメンタルヘルスを向上させ、ストレスを管

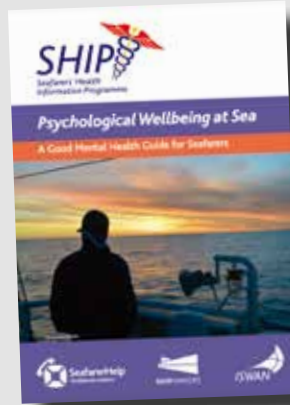
理することを目指している。

立ち上げから一年半の間に、709件の電話相談がNUSIシャハラに寄せられた。うち69%が船員本人から、残りは家族からの相談だった。サービスの需要の高さからも、船員の家族のメンタルヘルスもまた、船員が長らく家を留守にすることで悪化することが明確となった。

ヘルプラインの利用者の約69%がストレスや不安を抱えていると訴えた。相談の約54%が職場での管理の問題に関するもので、35%が家族との関係や個人的人間関係に関するものだった。船員の2割が同僚からのハラスメントや同僚との衝突、過度な身体的暴力によるストレスがあると答えたことは気がかりだ。

NUSIシャハラではまた、NUSIの事務所やムンバイにある船員用のホテルでワークショップも開催しており、船員と家族がストレスを緩和し、効果的な対処法を学び、ストレスに対応するための実践的なテクニックを身に付けられるよう支援している。現在までにワークショップが160回開催さ

船員のメンタルヘルスと幸福のためのISWANガイド



2018年10月、国際船員福祉支援ネットワーク (ISWAN) は、自分のメンタルヘルスについて心配している船員のためのセルフヘルプガイドを複数の言語で発行した。

「船内での精神的幸福」は、もともと英語で発行されたが、現在では、アラビア語、中国語、フィリピン語、ヒンズー語、ロシア語、スペイン語でも作成された。

このガイドは臨床心理士でもあるコンサルタントが書いたもので、船内生活に伴う様々な困難の中で、心の健康のリスク要因を認識し、心の健康を向上させるにはどうすべきか、船員に分かりやすく実践的なアドバイスを提供している。

ISWANはまた、KVHビデオテルと共同で無料のトレーニングパックも作成した。また、「船員のメンタルヘルスと幸福」では、様々なトピックを扱い、どこに支援を求めればよいかの連絡先情報も掲載している。

「船内での精神的幸福」は下記サイトからダウンロード可能：<http://bit.ly/2qluFLM>

「船員のメンタルヘルスと幸福」は下記サイトからダウンロード可能：<http://bit.ly/2PE8VsG>



れ、4,500人が参加してきた。

職場で求められる高い要求に応えようとすることや、ワークライフバランスを維持しようともがくことが、メンタルヘルスの悪化を招いていることは明白だ。カウンセリングサービスの利用者の69%に該当する、最も一般的なストレスや不安は、プライベートや仕事で満足 of いく状態が得られないことから発生していた。

NUSIシャハラ・プログラム立ち上げからわずか一年半の間に、既に数千人もの船員とその家族がサービスを利用している。船員や家族が気軽に支援を求められる体制をつくることで、彼らの生活の質 (QOL) と職場での生産性を改善することにつながると期待している。

ITFは様々な交通運輸労組と協力し、NUSIシャハラモデルを他の産業に応用し、ストレスやうつに悩む交運労働者への支援をしていくつもりだ。■

船内でメンタルヘルスを良好に保つための5つのアドバイス:

1. 楽しいと感じることをもっとやろう – 何であれ、やっていて楽しいことをやり、またそれをするための時間をつくろう。
2. 誰に感謝すべきかを考えよう – あなたの人生に何らかの意味で前向きな変化をもたらしてくれた人々に感謝しよう。
3. 上船する前に現実的にどれくらいの頻度で連絡を取り合えるのか、家族と事前に話し合い、家族との良好な関係を育もう。
4. 映画上映会やコンピュータゲーム大会など、船内で企画されるアクティビティには参加しよう。
5. 定期的な運動、バランスの取れた食事、適度な休息を取ることで、身体的健康を保とう。



急拡大するITFアラブ地域ネットワーク

船員がとりわけ搾取を受けやすいアラブ地域とイランにおいて、組合の連絡担当者や新任インスペクターのネットワークが、より強力な連携体制へと継続的に発展している。ILO海上労働条約(MLC)を批准したアラブ諸国は殆どなく、多くの国で労働組合は存在しないか、存在しても、他の地域とは全く異なる環境で活動している。同ネットワークのコーディネーター、モハメド・アラチェティが最新の状況を語る。

アラブ地域とイランでITFに支援を求めてくる船員数は増えている。したがって、ITFと加盟組合は、船員からの支援要請に効果的に対応するための能力を一本化し、継続的に構築してきた。

そのため、ITFはもっと多くの国に連絡担当者を置こうと、担当者を発掘し、その能力を開発している。現在、任命されている担当者はいずれも経験豊富で、海運業界に造詣が深く、英語も堪能、ITF加盟組合の中ではよく知られる人物なので、様々な問題で船員を支援することができ、また問題解決のために海事当局とも協力できている。

このネットワークが2017年1月に立ち上がった以来、現在は8か国に20名の担当者がいるまでに成長した。特にイランでは、ITF加盟のIMMS労組の6名がチームを組み、イラン全国の港を担当している。ネットワーク参加者は間もなく10か国24人へとさらに拡大する。そこで現在、新設の6港(オマーンの3港、モロッコの2港、チュニジアのスラックス港)を担当する担当者1名と、イエメン

の主要港(ホデイダー港、ムカラ港、ムフハ港)の担当者を各港に1名ずつ、ポートスーダン担当者1名を任命すべく、動いている。

政府省庁や海事局などの海運産業の主要プレイヤーと関係を構築する意欲と自信を高められるよう、ITFはアラブ地域とイランの加盟組合を対象とする訓練と教育も行っている。ITFはまた、加盟組合同士がより協力し合えるように支援している。力を合わせることでより強くなれるし、団体交渉などの現実の課題に対応する中でお互いを支援し合えるからだ。内航船およびFOC船で働く船員のためのITF協約を既に締結した組合もいくつかあり、他のITF加盟組合と共同で協約を結んだ組合もある。

重要な活動としては、アラブ首長国連邦(UAE)、バーレーン、クウェート、オマーン、海運行政や運輸関係省と合同で開催した一連のセミナーもある。政府のILO海上労働条約(MLC)の知識をより深くしてもらって、究極的にはもっと多くの国にMLCを批准してもらうことを目指している。

これらのセミナーは、2018年11月にトルコでIMMS労組の担当者チームを対象に行ったセミナーとともに、アラブ地域で困っている船員からの要請に対応できるスキルと、最良慣行を共有するのに役立った。2017年1月から2018年9月の間に、ITFとアラブ地域ネットワークが合同で対応したケースは159件あった。そのうちの多くが慢性的な船員遺棄のケースで、180万米ドルの未払い賃金を回収できた。未払い賃金回収額が大きい案件としては、リビアでのセントヴィンセント籍のファタム号、UAEでのパナマ籍のグッドマン号、アルジェリアでのトーゴ籍のフリーダム号、モロッコでのバーレーン籍のエイボンモア号の案件が挙げられる。

中には船員が非常に長期間にわたり遺棄されたケースもあった。詳しくは19ページのオマーンの遺棄事件に関する記事を読んで欲しい。■

技術革新は船員の代替にはならない

船舶船員管理の国際業界団体、インターマネージャーの事務局長を務めるキャプテン・クバ・シジマンスキが船員の未来について語ってくれた。

2018年9月のIMO世界マリタイムデーは、世界の高官たちに「私たち船員の将来はどうなるのか？」という探りを入れる絶好の機会となった。

この質問への答えには大いに勇気づけられた。つまり、船員は必要とされているということなのだ！船員のいない海運など想像もできないし、無人運航船が実現するまでには、まだまだ時間がかかるだろう。半自動運航船はそれよりは前に登場するかもしれないが。

それならなぜ、自動運航船についてこれほど騒がれているのだろうか？海運業界の中にも、ビックデータとともに語られる「モノのインターネット(IOT)」の考え方を意識している人たちがいるのだろう。また、テクノロジー企業も、テラノーバ(新天地)で影響力を拡大したいと食指を動かしている。この場合は海運なので、「アクアノーバ」というべきだろう。

私たち船員は貴重な資産を責任をもって輸送している。世界で輸送される全ての物資の少なくとも9割が船で運ばれ、海運は環境的にも最もクリーンな輸送手段だ。この10年で海運は2倍に成長した。海上人命安全(SOLAS)条約の対応船舶は今や9万隻以上になった。

船員は貴重な資産を運び、維持している。酷いヒューマンエラーにより引き起こされた重大事故を船員のせいにする人たちは、一日に何度、船員が重大事故を防止しているかを完全に忘れている。しかし、そういえば必ずこう言われるのだ。「船員を雇っているのはそのためだ！」

いいだろう、事故を防ぐために雇われているということに異存はない。テクノロジーの力を借りることができるなら、事故防止でより良い結果を出すことができるだろう。航空

産業は既にこの飛躍的变化を済ませた。パイロットは単に飛行機を飛ばしているだけで、賃金台帳の記入や食糧の積み込み、定期的な保守作業すらしていない。

海運産業においても、ナビゲーターがナビゲーションの仕事だけを、エンジニアがエンジニアの仕事だけをすればよくて、自動運航を可能にすることを意図したテクノロジーが、全てのくだらないお役所仕事から船員を解放してくれる、そんな日がいつ来るのかと私はもどかしく思っている。

到着メッセージのアナウンスも必要なく、税関や入管、警察のために到着書類を作成する必要もなく、様々な仲介業者に対応する必要のない、そんな状況を想像して欲しい。あるいは、様々な仲介業者が港でのかげたお役所仕事を代わりにやってくれて、船員は船の仕事だけしていればいいなんてことになるかもしれない。

そうすると、船内ではITを活用した別の任務が生まれるかもしれない。より技術に精通した船員がますます先進化した機器を扱うようになるかもしれない。デッキでは、コンピュータが止まった時にリセットするなどの支援業務を行う、テクノロジーの監督オペレーターが必要になりそうだ。

しかし、船員の経験と知識を置き換えることは極めて難しい。だからまだ、諦めるのは早い。

■

キャプテン・シジマンスキの略歴

1985年にガス・ケミカル・タンカーのデッキオフィサーとして海の仕事を始め、1999年に船長になった。その後、陸上職をいくつか経験した後、2010年にインターマネージャーの事務局長に就任した。ロイズ・アカデミーのスーパーインテリгент資格など、多くの資格を有する。船舶管理について講演も行う。2018年7月、海運産業への多大なる貢献を表して、サザンプトン・ソレント大学から名誉博士号を授与された

国内船員の 雇用確保の ための闘い



インドの船員組合、 カボタージュ規制の緩和に抗議

組合が政府のカボタージュ緩和計画に抗議する理由をインド全国船員組合(NUSI)のアブドゥルガニ・セラン書記長兼財務部長が説明してくれた。

インドは船員供給国でもあり、船舶所有国でもあり、インド人船員はインド籍船と外国籍船の両方に乗り組む。

インド籍船で船主が雇用できるのはインド人だけだ。このため、数千人のインド人船員がインド人の労働協約に従い、有利な条件で雇用されている。しかし、最近、海運省はインド籍船に乗り組む全ての船員の雇用を直接脅かしかねない方向へ動き出した。

これまで、内航貨物輸送に従事できるの

はインド籍船だけだった。しかし、政府はこの要件を廃止し、貨物輸送のカボタージュを緩和し、外国人船員を乗せた外国籍コンテナ船に開放してしまったのだ。この規制緩和はタンカーその他の船舶にも拡大され得る。

これはつまり、外国籍船が内航海運に関してインドの船会社と競合することを意味する。そんなことになれば、インドの労働協約のもとに働く全てのインド人船員が仕事を失うだろう。既に多くのインド人船員が

外国籍船のために仕事を失った。インドの船社が外国籍にフラッグアウトすることを選ぶなら、さらに数千人の雇用が失われるだろう。

NUSIとインド海事組合(MUI)は組合員とともに、カボタージュ規制の緩和は、インド海運界全体、とりわけインド人船員にとって害をもたらすため、これに強く抗議している。

今後も規制緩和を撤回させるために最善を尽くしていく。■

経済成長と国の独立および安全保障を牽引する海運産業の繁栄に船員は欠かせない。これは、内航海運の仕事を国内船員のために確保するシステムであるカボタージュによって支えられている。しかし、残念ながら、自国船員の雇用と海技の保持を犠牲にしても利益を上げたいと考える船主からカボタージュが攻撃されることが多くなっている。

今年のシーフェアラズ・ブルテンでは、自国船員の雇用と地域社会を守り、労働者の条件を引き下げる賃金ダンピングを止めさせるために展開している運動について4つの組合に話を聞いた。



チリ労組、クルーズ船カボタージュ廃止法案の廃案を目指す

チリ船員組合はカボタージュ輸送市場を開放しようとする政府の提案を制限し、議会で勝利を収めたが、この勝利に基づき、闘いを前進させていくことを目指しているとチリのバルパライソを拠点とするITFインスペクター、ファン・ルイス・ヴィラロンが語る。

外国の旅客船がチリ国内で運航すること自体に反対しているわけではないと船員組合は明確に表明してきた。ただ、外国籍船が入ってきた際には、チリの法律に則って運航して欲しいとお願いしているだけだ。それがなければ、貨物のカボタージュ輸送の市場開放の前例をつくりかねないと懸念しており、これには組合はあらゆる法的手段を用いて反対していくつもり

だ。

チリ国内の旅客船の運航市場を開放する政府の法案は、残念ながら上下両院のうちの上院を通過してしまった。

しかし、チリ船員組合が求めた修正の一部が上院で審議され、修正法案に盛り込まれたことは朗報だ。法案はこの後、下院で審議されることになる。

この法案は400名以上の収容人数の全

ての客船に適用されるが、それより小型の一部客船にも適用される。

下院での法案審議が始まったら、ITFと船員組合がロビイングを展開し、法案の承認を阻止できることを期待している。法案に何らかの変更を加える場合、再び上院に差し戻す必要があるからだ。これまでの経験では、そうした場合、大抵、当該の法案は「休眠状態」に入る。■

侵食されつつあるオーストラリアのカボタージュ

カボタージュ法がいかに蝕まれ、外国人船員がいかに搾取されているかについて、オーストラリアのITFコーディネーター、ディーン・サマーズが語る。

オーストラリアでは内航海運法のもと、カボタージュ規制は存在する。しかし、オーストラリア人船員を乗り組ませるオーストラリア籍船よりも、外国籍船の参入を奨励する条項によって、この法律が著しく弱体化させられている。一部の外国籍船がオーストラリアの内航海運に参入してから既に数年になる。

この法律は、オーストラリアの港間で旅客や貨物を輸送する船舶にライセンスを与えることで内航海運を規制している。このライセンス発給制度により、マンニング会社や船のオペレーター会社、用船主に内航海

運の一時的な許可が与えられる。しかし、このライセンス授与の申請制度に大きな欠陥があるため、海事組合はこの制度にともなう秘密主義とごまかしに不満を募らせている。

現在、オーストラリア籍船は10隻にも満たない。もちろん、オフショア産業やタグボートなどにはオーストラリア海事組合(MUA)の組合員が乗り組んでいる。

この制度のもとに一時的に許可を得る条件は、オーストラリア人船員の代わりに外国人船員を乗り組ませる場合は、政府がセーフティーネットレベルであると主張す

る産別最低賃金を船員に支払うことだ。これはオーストラリア人船員の賃金よりは低いが、ITFが承認するレートよりは高い。

外国人船員には、オーストラリアの内航海運に従事する日数分の賞与(船員の出身国の賃金とオーストラリアの船員の産別最低賃金(SIA)の差額)も支払わなくてはならない。しかし、このカボタージュ手当は、一年のうちに、同じ船員が内航海運に従事する3回目以降にのみ適用される。

この要件はきちんと監視されていないため、乗組員から苦情が来るまで追加賞与の支払いをしない船主が多い。■

カボタージュへのさらなる脅威に直面する米労組

米国では今年もまた、カボタージュ法を保護・促進するために多大な努力を要したと北米国際船員組合のデブ・ハインデル財務部長は語る。



今年特に注目すべきことは、資金の潤沢なカボタージュ反対陣営のカート・インスティテュートが、おそらく1年にわたり続くと思われるジョーンズ法反対キャンペーンを開始したことだ。米国ではジョーンズ法によって国家や経済、本土の安全保障が約一世紀にわたり守られてきた。

これに加えて、いつも通り、アメリカ籍船舶を敵視するシンクタンクや、単に事実を知らない個人からの見当違いな攻撃も相変わらずあった。

こうした攻撃にも関わらず、ITF加盟組合の多くは、アメリカの商船を守ろうと考える政府高官や国会議員、軍の高官と協力し、ジョーンズ法擁護のために闘い続け、成功してきた。海事産業を支援する法案が国会に提出されるなど、2018年にはいくつかの前進があった。建造されたタンカー

は輸出貨物の輸送に使われるが、この法案はタンカーの国内生産を促進することにつながるだろう。また、2018年に新造のタンカー、コンテナ船、ROROコンテナ船なども米国の造船所から処女航海へと旅立ったか、現在、国内市場向けの船舶も建造されている。

シーフェアラーズ・ライツ・インターナショナル(SRI)が世界のカボタージュ法について大規模な研究を行った。

米国のITF加盟組合も参加している米海事パートナーシップ(AMP)連合もまた、特に米国の経済と国家安全保障にジョーンズ法がどのような恩恵をもたらしているかを広く知らせることを通じ、カボタージュ法擁護のために優れた活動をしている。■

調査から世界のカボタージュの状況が明らかに

2018年9月に画期的な報告書が発表され、世界中のカボタージュ法の性質と状況が明らかになった。この種の調査が実施されたのは1992年以来的のことだ。世界の国連加盟沿岸国の8割に相当する91か国にカボタージュ法が存在し、外国籍船の内航海運への参入が制限されていることが判明した。ITFがシーフェアラーズ・ライツ・インターナショナル(SRI)に委託したこの調査は2年を要した。報告書はITFのカボタージュ政策を策定する上でも役立つだろう。

報告書「世界のカボタージュ法」は下記のサイトからダウンロード可能: <http://bit.ly/2RIhhUm>.



協約の新条項 船員によるラッシングを阻止

船主が本来、港湾労働者の仕事であるラッシングを船員にさせようとするなら、船員は危険にさらされる。交渉を経て、ITF承認協約（CBA）に新たに盛り込まれた「修正港湾荷役条項」により、船員の職務内容が明確になったとカナダのITFコーディネーターを務めるピータ・ラヘイは述べる。

多くの港で、港湾労働者はラッシングは自分たちの職域だと主張している。しかし、通常の業務に加え、ラッシングを船員にさせようとする船主もいる。海上保険会社とポートステートコントロール関係省庁は、船が運航中に船員がラッシングをすることに対して懸念を強めている。

こうした状況の中、ITFは「ラッシングは港湾労働者の仕事」というスタンスを明確に打ち出している。

荷役のスケジュールやスロットがタイトであることからくる経済的なプレッシャーにより、乗組員がしばしば嵐の中でラッシングを解くよう命ぜられることがある。船が港に到着次第、荷役を開始できるようにするためだ。しかし、これは船員にとって危険なことだ。

船舶に適切に固定されていないコンテナは海の状態や風によって動いてしまう。これにより、弱くなったコンテナの角が壊れ、スタック全体が倒壊する、いわゆる「スタック倒壊」という現象が起きる。

旗国の多くが非現実的な船員マンニングレベルを許可してしまうため、少人数の乗組員全員がブリッジで当直にあたり、エンジンルームでの仕事で疲れ果ててしまうのだ。乗組員の主要任務は安全な航海と船の保守作業だ。既に船員の疲労によって、船の衝突や座礁、船員の腕が押しつぶされたり、手足が切断されたり、時には船から転落して死亡する事故を招いている。既に過重労働を強いられている船員に、さらにラッシングまでやらせるべきではない。

ラッシングは港湾労働者の仕事であることを明確にするため、ITF承認協約の修正後の条項には以下のように記されている：

「船員および乗船するいかなる者も、会社との終身雇用または期間雇用を問わず、ITFに加盟する港湾組合が荷役サービスを提供している港やターミナル、あるいは船内において、荷捌き作業を実施しないことを担保する。資格を持った十分な数の

港湾労働者がいない場合は、ITF加盟港湾労組または関係するITF加盟組合から事前に認められた場合に限り、また、その作業に進んで従事する個々の船員が資格を有し、適切な補償を得る場合に限り、船舶乗組員が荷捌き作業を実施することができる。本条文における荷捌きとは、以下の業務を含むが、これらに限るものではない：積荷、揚荷、固縛（ラッシング）、荷解き（アンラッシング）、検査、受取り」

何十年にもわたり、港湾労働者は船員の労働条件改善のために闘ってきた。今こそ、船員と港湾労働者が力を合わせ、船員が港湾労働者の仕事をすべきではないことをしっかりと認識するべきだ。連帯とはお互いの安全を確保し合うことだ。

安全について不安がある場合は、ITFインスペクターか下記のメールアドレスに連絡しよう：dockers@itf.org.uk ■



ITF アイルランド政府を 提訴

ITF上級法律アシスタントのジョニー・ウォリングがアイルランドで移民漁船員の権利擁護のために行われている訴訟の近況を報告する。

ITFは、アイルランド政府を提訴し、移民漁船員の権利のための闘いを継続している。

アイルランドの水産業において、漁船員の虐待や人身売買が行われている可能性があることが判明した後、ITFは、移民漁船員にアイルランドでの就労を許可する現行の許可制度が問題を悪化させ、国の関係機関の多くがこの制度を取り締まられていないという結論に達した。

英国とアイルランドのITFコーディネーターを務めるケン・フレミングは、この10年、漁業界における虐待の証拠を集めてきたが、この取り組みから、15名以上が人身売買された事実が判明した。

2018年5月、ITFは政府を相手取った訴訟を起こす旨、アイルランド司法・平等大臣に正式に通知した。大臣がこれに適切な対応をしなかったため、ITFは訴訟に踏み切った。一時期停

滞していたが、本件の公判が2018年11月末に行われた。この裁判で、移民労働の許可制度を停止する一次差し止め命令を得ることをITFは期待している。

裁判の最終的な目的は、漁業界で人権侵害が起きていると疑われるケースが後を絶たないことから、移民労働の許可制度を恒久的に停止することあり、また、アイルランド政府の怠慢に焦点をあてることだ。■



組合結成でタイの漁船員の期待膨らむ

ITF水産部会のジョニー・ハンセン議長は、グローバル化した水産業で最も過酷な権利侵害に喘いでいた漁船員を代表する組合がタイで初めて結成されたことを歓迎している。

人身売買によって連れてこられた移民の奴隷的強制労働がタイの水産業に広がっている現状は、危険な労働条件、長時間労働、漁船員を守る法律が存在しない事実とともに、近年しばしば報道され、国際社会から非難されてきた。

タイ政府は国際社会からの批判を受け、水産業の監視・査察体制を徹底的に見直し、漁船員の権利侵害に対する罰金を増やすなど、法律も強化した。しかし、タイで働く漁船員の大半が依然として権利侵害や搾取を受けやすい。

職場で行使できる権利が確立されない限り、また組合に組織されているということから生じる力強さがない限り、労働権の侵害と漁船員の虐待は続くだろうとITFは考えてきた。

タイの港周辺で1年にわたり組織化を進めてきた結果、2018年5月、ITFは独立した、民主主義的漁船員の組合、漁船員の権利ネットワーク(FRN)を正式に立ち上げた。今後はこの組合を中心に、タイの水産業に従事する全ての漁船員の労働権の確立と、賃金や労働条件の改善の運動を展開していくことになる。

FRNは国際労働界や世界の労働ナショナルセンターや海事組合、タイの他の組合などから幅広い支持を集めている。

タイのソンカラで行われたFRNの結成大会には、インドネシア船員組合(KPI)、ミャンマーのIFOMS労組、カンボジア労働総連合(CLC)、国際労働機関(ILO)やILO労働者活動局(AC-TRAV)、ソリダリティー・センター、ヒ

ューマンライツ・ウォッチ、ステラマリスなどの非政府組織、タイの水産加工大手企業のタイユニオン社などの代表者が出席した。

FRNの結成はタイおよびアジア地域の水産業界における漁船員の権利確立のための大きな前進である。

権利は与えられるのではなく、獲得するものだ。漁船員の労働条件を守り、改善することについては、漁船員が自ら組合をつくり、組織化を進め、運動を前進させることが最善の道だ。

FRNは引き続き、数百名の漁船員に救急救命訓練を提供していく。また、ILO188号条約(漁業労働条約)を批准するよう、タイ政府に圧力をかけ続け、タイ・ユニオン社と協力し、漁船の行動規範も設置していく。■

「これまで、タイの水産業には民主的な組合が存在しなかった。社会対話や協約交渉の場に組織漁船員が参加することは、今後も重要な意味をもつことになるだろう。漁船員が自分たちの要求を口にして、それをどう実現できるかを交渉のテーブルに持ち込むことができるということ、これが何よりも重要なことだ。FRN組合が結成されるまでは、タイの水産業界には正式な労使交渉に参加するプレイヤーが存在しなかった」

ジェイソン・ジュッドはタイの水産加工産業の許容できない労働形態と闘う上級専門プログラムマネージャーであり、タイ、カンボジア、ラオス人民共和国のILO担当官も務める。

下記サイトで漁船員の権利ネットワーク(FRN)の今後の活動をフォローしよう
www.justiceforfishers.org

ITF船員トラスト 新事務局長 新たな形の 船員支援に意欲



2018年7月に新事務局長に就任。 これまでの経歴と就任の経緯は？

昔、ロシア語とフランス語を勉強し、出版社で働いていた。その後、政治経済の修士号を取得し、2005年にITF船員部会で働き始めた。もともと外国人労働者の問題に関心があり、このことが間接的に海運の仕事につながった。私の父が50年代と60年代に船員だったことも海運を身近に感じた理由の一つだ。ITFの仕事は実に素晴らしい。最近亡くなった父と仕事の話ができ

シーフェアラーズ・ブルテンが、ITF船員トラストのケイティ・ヒギンボトム新事務局長に、船員福祉向上のための今後の活動について聞いた。

ないのが残念でならない。

海上で働くということは、通常の管理・保護区域の枠外に出ることを意味する。責任ある会社に雇われていれば何ら問題ない。しかし、ITFの介入が必要となるほど、船員が劣悪な処遇や搾取を受ける事例が頻繁に発生している。船員は尊重されるべきであり、また、不正に立ち向かう力を備える必要がある。船員トラストの事務局長として、船員の生活に大きな影響を及ぼす機会を得られたことを嬉しく思う。

船員トラストの活動をどのように変えていきたいか？

船員トラストは、世界の船員の福利促進・向上でリーダーとなることを目指している。存在感を最大限に発揮し、ITFの活動を補完するために、海運産業の動向や地理的シフトに注目している。関心のある国・地域は、中国、西アフリカ、中東、南米等だ。こ

れらの国・地域で、我々の目的に沿ったパートナーシップやプロジェクトをさらに発展させることができると考えている。

船員やその家族の福利向上プログラムを通じて、特に船員供給国やインフラが整備されていない港湾のITF加盟組合と協力しながら、活動を充実させていきたい。重要なのは、業界に影響力を持つ船主、P&Iクラブ、ターミナルオペレーターとの関係構築だ。

青年組合員の福利厚生も引き続き支援したいと思っている。世界海事大学(WMU)や国際海事法研修所(IMLW)への奨学金を継続する。

具体的な活動は？

3つの優先分野—船員の連絡通信手段、職業安全衛生、船員の家族への支援—を中心に活動していく。

インターネットへのアクセスは船員にと

つての最大の関心事だ。デジタル技術が拡大する中で、インターネットを利用できるかどうかは「デジタル権」の問題となっている。リサーチ、港でのWi-Fiアクセス促進プロジェクト、業界全体の最善慣行の促進を継続していく。

船員の労働環境－長期間自宅を離れる、閉鎖的な空間で働く、契約期間が長い、(シフト制等により)疲労が蓄積する－が船員の心理的なストレスを増加させている。船員トラストは、これらのリスク要因の理解を深め、船員とその家族に対する支援の向上を目指す。

自宅から長期間離れることは、船員の家族にも影響を及ぼす。船員トラストは、組合の取り組みに対する支援を拡充し、船員の家族に対するカウンセリング、経済的なアドバイス、子供の指導、家計管理教育などのサービスを強化していく。

船員トラストが支援する組合の取り組みの一例として、トルコ船員組合(TSU)とイスタンブール・サバハッチン・ゼイム大学(ISZU)心理学部が共同実施するフィリカ・プロジェクトが挙げられる。同プロジェクトの初期調査の結果、船員である父親が不在であることによる家族のストレスが大きな問題となっていることが判明した。同プロジェクトは、社会福祉士と協力しながら、船員の妻や子供を支える実務的な活動も実施している。

事務局長に就任して、最初の数か月間で最も印象に残った出来事は？

世界の船員、組合、福祉団体と面会し、船員トラストの活動について議論したことが最も参考になり、やりがいを感じた。

まずは7月にアルジェ港を訪問した。船員トラストがどのような形で福利施設の

提供を支援できるかを現地の組合や港湾当局と議論した。アルジェ港では、保安上、船員の上陸が認められていない。だからこそ、港湾内でのサービス提供が重要となる。

2018年8月にバルチモアで北米海運省協会(NAMMA)の会議が開催された時、港で孤独を感じがちな外国人船員に対して、時間と労力を惜しまず、歓迎の気持ちを伝えようとするボランティアの皆さんの熱意に感激した。船員トラストは、このような団体が訪船用の車両を購入したり、施設や設備を補修したりするために、寄付金を贈呈している。バルチモア滞在中に二つの船員センターを訪問し、バルチモア国際船員センター(BISC)のメリー・ダビッドソン牧師と面会した。船員トラストの寄付金で購入したミニバス用のステッカーをダビッドソン牧師に贈呈した。■



フィリカ・プロジェクトの参加者



移動式コミュニケーション・ポッド



「ポッド」を利用する世界大会代議員

船員トラストや船員福祉団体が実施した調査によると、インターネットに安定して接続できるかどうかは船員にとっての重大な関心事である。

この調査結果を踏まえ、船員トラストは20フィートコンテナ5基を移動式コミュニケーション・ポッドに改造した。この「ポッド(靴)」は、船員がWi-Fiやタブレットを利用したり、リラックスしたりする空間を提供する。ソーラーパネルを利用しているため、エネルギー効率がよく、既存のインフラが十分でないところでも利用できる。

本稿執筆時点において、最初の2つのポッドがジャカルタ(インドネシア)とティンカンアイランド(ナイジェリア)に輸送中だった。残りの3つは間もなくセネガル、コロンビア、ブラジルに送られる予定だ。

ITFの慈善団体である船員トラストの詳細はこちら。

www.seafarerstrust.org



ITFの無料アプリ 「ITF Seafarers」と

「ITF Wellbeing」



ITF Seafarers

- ・自分船について知りたい
- ・組合が何をしてくれるかを知りたい
- ・問題に直面し支援を要請したい
- ・ITFと連絡を取りたい
- ・ITFインスペクターがITF加盟組合に連絡を取りたい

ITF Wellbeing

HIV/エイズ、性感染症、結核、マラリア、ジカウィルス、ストレスの悩みはありませんか？

最新情報やアドバイスが満載

- ・症状
- ・感染経路
- ・治療
- ・予防
- ・病気に関する誤解

Android端末にもiOS デバイスにも対応しています。
ダウンロードはこちら：

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm



ツイッターやフェイスブックも活用しよう

・ツイッターで最新情報をフォローしよう #itfseafarers

・ITFや組合に関する一般的なニュースもツイッター (@ITFglobalunion)やフェイスブック (www.facebook.com/ITFseafarers-support) で発信しています。

港でのラッシングは港湾労働者の仕事

港に停泊中にコンテナのラッシングを命じられていませんか？

港に停泊中に、現地の港湾労組との合意文書なしに、乗組員にラッシングを命じることは、ITF協約違反です。このような事態が発生した場合は、状況、船名、場所をITFに連絡して下さい。

Reclaimlashing@itf.org.uk

ITFは秘密を厳守します。会社に連絡することはありません。

身の安全のために、また、港湾労働者の仲間たちのために、ITF協約船の荷役を拒否しよう！