マラケシュ ポリシー

商船の最低条件に関するITFポリシー

第2版 - 2026年5月

p46とp91の画像はITF船員トラストの許可を得て、そのフォトギャラリーから転載 www.lifeatsea.co.uk

目次

ご挨拶 6

商船の最低条件に関するITFポリシー 9

マラケシュ宣言 10

FOCキャンペーンの紹介 10

真正な関係の要求 13

受益所有に関する透明性の要求 13

船員と港湾労働者の協力と連携 14

持続可能な海運産業のための労働者の資本の活用 15

仕事の未来 17

国連の持続可能な開発目標達成に向けたロビー活動 21

マラケシュポリシー 23

原則の記述 24

目的の記述 26

便宜置籍(FOC)の定義 28

FOCに指定されていない船籍 30

FOC船に関するITF許容基準 31

第2船籍船に関するITF許容基準 32

自国籍船に関するITF許容基準 33

裸用船のチャーター 34

二重または並行船籍の船舶 35

カボタージュ 36

地域基準 37

FOC船に関する権利および責任 38
FOC船に関する交渉権および交渉責任 39
配乗 42
FOC船を対象とする協約締結のためのITF協議手続き 43

附属書 47
アテネポリシー 48
クルーズ船ポリシー 52
基金・監査ポリシー 54
配乗ポリシー 58
ナショナルカボタージュポリシー 71
自国籍船ポリシー 75
オフショアポリシー 77
乗船作業班に関するポリシー 79
船員憲章ポリシー 87

ご挨拶

2018年10月にシンガポールで開催された第44回ITF大会で、メキシコシティポリシー(附属書を含む)に対する包括的なレビュー(見直し)を行うことが合意された。

ITFは2023年に75周年を迎えたFOCキャンペーンを常にその時々の課題に即したものとなるようにしてきた。2010年に行われた前回のレビューはメキシコシティポリシーの策定に至り、また、その前のレビューは1998年のFOCキャンペーン50周年に完了し、「オスロからデリーへ」ポリシーの策定に至った。その後、2006年に、FOCキャンペーンと並行して、結社の自由や交渉の権利、安全の権利など、海事労働者の権利を守るための多面的なキャンペーンおよびオルグの枠組みとして、便宜港湾(POC)キャンペーンを開始した。また、同じ年に海上労働条約(MLC)が制定され、海事労働者の権利保護のための重要な国際法的枠組みが加わった。2010年以降、海事産業には多くの変化が生じてきた。そのため、このレビューでは技術革新やその他の変化、そしてそれらがITFポリシーに及ぼす影響についても検討した。

2020年に始まったコロナ禍は我々の生活を激震させ、全世界を根底から覆した。その影響を免れた経済やサプライチェーンはない。特に船員や港湾労働者にとっての影響は甚大で、彼らは世界に生活必需品を届けるために懸命に働いた。そして、グローバル経済における「キーワーカー」としての彼らの役割がこれまで以上に認識された。また、残念なことながら船員遺棄が急増し、船主と船籍の真正な関係を確保する我々の活動の重要性が浮き彫りになった。

コロナ禍を経て、多くの政府がグローバル・サプライチェーンの重要性を認識し、より優れた、より強靭で持続可能な経済を構築する方法を模索し始めた。気候変動や環境破壊に対する新たな取り組みにこのことがはっきり見て取れる。海運産業はこうした取り組みの中核を担っており、ITFは既に、画期的な労働者資本の活用とあわせて、「環境・社

会・ガバナンス(ESG)」基準を活用しながら、船員の利益を守るために影響力を行使している。また、コロナ禍の後、「人権デューデリジェンス」(HRDD)も注目されるようになり、ITFは海事労働者の権利保護に取り組む企業と試験的に協約を締結するなど、この変革の可能性を秘めたアジェンダを支持する組織の先頭に立ってきた。

この5年間、選挙で選ばれた海事部門のリーダーたちが、メキシコシティポリシーのあらゆる側面(実施、戦略、プロセスを含む)のレビューを行ってきた。メキシコシティポリシー自体が、2010年にメキシコシティで開催された第42回ITF大会での採択に向けて徹底的に議論され、慎重に起草されたことも改めて認識された。加盟組合は意見を出し合い、あらゆる問題について議論を重ね、ポリシーの実施と執行を強固なものとし、その目的にかなうようにすることを目指してきた。

この新しい方針は、労働者の権利保護・強化を実現する我々の活動にとって不可欠な存在である。このポリシーが長い歴史をもつITFのFOCキャンペーンの基盤となることを誇りに思う。

ITF書記長
スティーブ・コットン

ITF船員部会議長
デービッド・ヘインデル

ITF海事コーディネーター
ジャクリーン・スミス

ITF会長兼港湾部会議長
パディ・クラムリン

商船の最低条件に関するITFポリシー

本文書はITFの方針に関する記述であり、関連ITF機関が随時決定する他の方針(ITFポリシー)と併せて読まれなければならない。

本ポリシーは、メキシコシティで開催された第42回ITF大会で採択されたメキシコシティポリシーに取って代わるものである。

ITFポリシーの沿革または経緯に関する注記は拘束力を持たない。

本ポリシーの英語版が最も完全な最終文書と見なされる。

マラケシュ宣言

FOCキャンペーンについて

01. 便宜置籍制度(FOC)に反対するITFのキャンペーンは、船主が自国の旗から、規制面や商業面で都合の良い旗へと船籍を替えることへの対応として、1948年に正式に立ち上げられた。

02. FOCは、緩い規制・監督、(特に船舶所有会社の資本についての)匿名性、租税回避、労働法の執行が不十分あるいは全く行われないという問題があり、これにより、船主は国内の船員を主に賃金などの労働条件がはるかに低い発展途上国の船員に置き換えたり、労働組合を回避したりすることが可能となるため、社会的対話、結社の自由、団結権や団体交渉権が損なわれることになる。

03. ITFによって便宜置籍と宣言された船籍に船舶登録を行う多くの船主やその政府は、「便宜置籍」という言葉に異議を唱え、代わりに「オープンレジストリー」[1]と呼ぶことを好む。しかし、船主が規制や商業上の便宜から、社会全体や環境、そして最も重要な船員を犠牲にしてコストを削減し、利益を最大化するために自社の船舶の船籍を選択していることは疑う余地のない事実だ。

04. ITFのFOCキャンペーンの目的は、自国籍登録に戻すよう船主に圧力をかけることと、FOC船で働く船員の賃金や労働条件を改善することの2つである。

1 コリンズ辞書:国籍を問わずすべての船舶が登録できる、すべての国の船舶に開かれた船舶登録制度

05. 2番目の目的は大きな成功を収めたが、1番目の目的は望ましい結果をもたらしていない。それどころかFOC登録の船舶数は増えている。さらに、一部の伝統的な海洋国家では、自国の船隊を維持するために、多大な柔軟性を船主に提供すべく、国際船籍や第二船籍を設立したり、国の規制や政策を変更したりしている。

06. 国連海洋法(UNCLOS)は第94条で「いずれの国も、自国を旗国とする船舶について、当該船舶に関する行政上、技術上及び社会上の事項について、管理権を有効に行使しなければならない」と規定するが、多くの旗国がこの条項を全面的に実施することができていないか、または実施する意思がない。

07. 特に、多くの船隊を抱えるFOCはその法的な義務を商業化された船級協会[2]に委ねることを選択し、船級協会は技術基準のみで船舶を判断している。FOC船の中にも、技術的にうまく運航され、一部の自国籍船と同等あるいはそれ以上の状態になっているものもある。

08. しかし、船舶が環境に及ぼす影響については、同じことは言えない。世界の船隊の半分は、わずか3つのFOCに登録されている。FOCは、世界的な排出権取引スキームへの支払いや、自国への登録船舶の減少などによって、船舶登録から得られる収入を失うことを恐れ、有害な二酸化炭素の排出を減少できていないか、減少させる気がない。ITFは2050年までに海運からの二酸化炭素排出をゼロにするという公正な移行を支持している。世界の排出量目標達成にはこれが不可欠だからだ。各国は、国際海事機関(IMO)において多国間で、あるいはパリで約束した自国の排出枠の一部に海運を含めることにより、ゼロエミッションを達成するための明確な産別目標を採択するよう求められている。[3]

09. 海事産業には多くの国際規制が導入されているが、1つ(2006年ILO海上労働条約)を除いては、すべて技術的なものだ。いずれも船舶の所有者・運航者と船籍の間の真正な関係を強化するものではなく、透明性や監視を強化するものでもない。

2 商業船級協会とは、船舶の設計・建造・調査に関する技術基準を策定・適用し、船舶の調査・検査を実施する組織。
3 ITFの「Sustainable Shipping Beyond the Big Blue」より抜粋。

10. ITFのFOCキャンペーンは、多くの船主や船舶管理会社に対し、FOC船内の労働条件や賃金を規制する団体協約を締結するよう説得することに成功してきた。海事労組による争議行為と、国際交渉フォーラム(IBF)[4]を含む団体交渉を通じた船主・船舶管理者との関係構築を組み合わせることで、これを達成してきた。

11. しかし、FOCの外航船舶の半数以上はまだ団体協約を結んでいないと推定される。そのため、ITFは、環境・社会・ガバナンス(ESG)要素を強調したり、労働者の資本の保護者としての役割を果たす年金基金に働きかけたり、ESG投資における労働基準を推進するなど、労働者の影響力を高める新たな方法を模索している。

12. ITFは、労働者の権利を含む人権を尊重しない海運は、持続可能でないと考える。

4 IBFは、ITFと、国際海事使用者委員会(IMEC)、国際船員労務協会(IMMAJ)、韓国船主協会(KSA)、台湾のエバーグリーン社で構成される合同交渉団(JNG)を結集させている。IBFは目的と手続き規則を持ち、FOC船で働く船員の雇用条件を国際レベルで交渉している。

真正な関係の要求

13. 旗国、船舶、船主の間の真正な関係は、ITFの便宜置籍船キャンペーンが開始された時からその中核をなすものだった。1982年の国連海洋法条約(UNCLOS)第91条は、国家とその国家が国籍を付与した船舶との間に「真正な関係」が存在しなければならないとし、その要件を定めている。船舶の登録要件に関する国際連合条約(1986年)は、国家がどのように真正な関係を保証するかを明確にしようとしたが、この条約は広く批准されておらず、発効していない。

14. ITFは引き続きFOC制度に反対し、国、船舶、所有者の間に真正な関係が存在すべきとの立場を堅持していく。

15. 旗国による、真正な関係のより強固かつ普遍的な解釈と実施により、公平な競争がより確実に確保される。真正な関係はまた、安全なグローバル・サプライチェーンの構築、エネルギー効率への投資、グローバル・サプライチェーンにおける腐敗防止や人権デューデリジェンスの推進を通じて、海運業界が国連の持続可能な開発目標の達成を促進する上で役立つだろう。

受益所有に関する透明性の要求

16. グローバル・サプライチェーンは、「世界貿易と世界経済の基幹」と言われる海運に依存している。[5]しかし、FOC制度に内在するコーポレートガバナンスや財務面の透明性の問題に取り組むための施策を実施する国際的な政治的意志はほぼ存在しないのが現状だ。

5 潘基文前国連事務総長 https://press.un.org/en/2016/sgsm18129.doc.htm

17. これらの問題に取り組む上で重要なのは、船舶の受益所有者を特定すること、すなわち、ITFが究極的な船舶所有者、あるいは実質的所有者と見なす個人または法人を特定できるようにすることだ。受益所有者は船舶の運航を実質的に支配し、その船舶から発生するあらゆる利益から恩恵を得ている者である。受益所有者は船舶登録上の所有者とは異なる場合があり、FOCに関しては、船舶登録のみを目的に設置された「ペーパーカンパニー」である場合もある。

18. 他の業界では受益所有の透明化が一部の政府によって追求されているが、FOC制度のために実質的所有者に関する透明性が極めて必要とされる海運業界では同様のことが行われていない。

19. 受益所有の透明化により、労働組合、労働者、市民、民間企業の経営陣、マスコミ、警察機関は、企業や法的構造、資産の背後に存在する真の所有者に関する情報にアクセスできるようになる。こうした知識をもつことは、環境や社会面の権利侵害に取り組み、金銭面での制裁を課し、犯罪を防止するために極めて重要だ。

船員と港湾労働者の協力と連携

20. FOCキャンペーンでは、ITFに加盟する港湾労組からの支援が極めて重要だ。同様に、便宜港湾(POC)キャンペーンを推進する上で重要な船員組合からの支援を促進する活動をITFは行っている。

21. POCキャンペーンは、ITF加盟港湾労組が認める基準を世界中の港湾やターミナルで適用させ、搾取と闘い、安全衛生を改善し、雇用喪失を防ぐことを目的としている。その主要テーマは、職業安全衛生、ラッシング、自動化、ESGと労働者の資本、港湾労働組合の強化などだ。

持続可能な海運産業のための労働者の資本の活用

22. 海運業は資本集約的であり、巨額の投資を必要とする。持続可能な資金調達という課題は、2050年までに海運からの二酸化炭素排出ゼロを達成するという課題によってさらに難しくなっている。そのためには、大規模な公共投資や民間投資、従来の銀行融資、研究・教育・インフラへの政府支出などが必要となる。

23. 交通運輸労働者は既に、納税者として直接的に、また年金基金を通じて間接的に、これらの投資に貢献している。労働者の資本委員会(CWC)[6]は退職金を労働者の資本と呼んでいる。抜粋：「これらの繰延賃金の受益所有者として、労働者は世界の株式の相当部分を間接的に所有している...その結果、労働者の資本は世界中の金融市場で、公開株式、債券、代替投資などの資産分類全体に投資されている」

24. これにより、労働者とその組合は、官民の投資が、既存の賃金格差をさらに広げ、労働条件を弱めるのではなく、真に持続可能なビジネスモデルを支援し、すべての人々の繁栄に貢献する強固な基準と結びつけられるようにする重要な役割を担うことになる。

25. 労働者の資本と投資家により大きな焦点を当てるとともに、様々な国連機関を通じて各国政府と政治的対話を継続することにより、社会的側面の向上やFOC制度の透明性確保に対する国際的な支持を確保できる可能性がある。これには、労働組合の参画や船員の団体協約締結も含まれるだろう。

6 CWCは、1999年に国際労働組合総連合(ITUC)、国際産別組織(GUF)、OECD-TUAC(OECD労働組合諮問委員会)が共同で立ち上げた。

主な社会基準としての船員の権利

26. 投資家が意思決定において環境・社会・ガバナンス(ESG)を考慮すべきという考え方は、現在広く受け入れられている。この傾向は、新型コロナウィルス感染症の世界的大流行(パンデミック)と、現在の気候変動の緊急事態を背景に加速している。[7] 船員の人権を尊重することは、企業の道徳的・法的義務である。すべての企業は自社のサプライチェーンに沿って人権デューデリジェンスを実施する責任がを有し、その法的義務はますます高まっている。[8]

27. ITFはESGイニシアチブの市場が混乱していることを把握している。資産管理や責任投資の定義が大きく異なり、監視と執行が弱いためだ。

28. これは、海事組合が船員の権利を、投資家が企業の業績について取締役に意見を求める際に考慮しなければならない重要な社会的基準として強調する機会となる。ITFはこれを実現するために、年金基金との戦略的な関係をいかに構築できるかを模索している。年金基金が益々交通運輸インフラへの投資を行いつつあるからだ。

29. ITFはこの戦略の一環として、海運・港湾セクターの企業にとって適切なESG方針となる労働基準モデルを構築する予定だ。これらは投資家のための詳細な手引きとなり、持続可能な産業への公正な移行を構築する上で、労働組合と協力することの価値を示すことになろう。

30. これらには労働者の権利の尊重が含まれなければならず、また、自動化、アウトソーシング、安全衛生、平等、代替燃料など、加盟組合が特定した問題におけるパフォーマンスのギャップにも対応がなされなければならない。

31. ITFはこれらの基準を、サプライチェーン全体で人権を保護するための既存の有効な手順と結び付ける必要がある。そのためには、機関投資家が、ESG課題の定義付けと企業実績の監視の両方において、交運労働者や交通運輸労組が果たす役割を、優れたコーポレート・ガバナンスの一部として認識する必要がある。

7 2021年2月、ブルームバーグは、ESG資産が2025年までに53兆米ドルを超え、世界の運用資産総額の3分の1以上を占めると予測している。この傾向は欧州で最も強いが、他の地域もこれに追随している。
https://www.bloomberg.com/professional/blog/esg-assets-may-hit-53-trillion-by-2025-a-third-of-global-aum/
8 https://www.itfglobal.org/sites/default/files/node/resources/files/ITF-HRDD_Guidance.pdf

32. 規制を通じて、これらの基準を投資家や企業に対する義務的枠組みの中に組入れていくことをITFは支援する必要がある。この方向に沿った欧州の動向は役立つものであり、他の地域でもこの要件を提唱していくために活用できる。

33. ITFは、労働者の資本戦略の影響力を高めるため、既存の投資家ネットワークを活用するとともに、新たなターゲットや潜在的な仲間を特定していく。一部の国の加盟組合は、組合が指名した理事を通じ、既に年金基金と長年にわたり関係を築いている。

34. しかし、世界の証券取引所に上場している企業だけでなく、非上場企業にもESG基準を適用できるようにするためには、さらなる取り組みが必要だ。主要な用船者である世界のコモディティ企業の上位10社のうち6社が非上場企業であるため、このことは大きな影響を及ぼす可能性がある。

仕事の未来

35. 海運部門は、サプライチェーン、新技術、気候変動危機、感染症のパンデミックなど、重要な世界的動向の影響を受けている。ITFはこうした課題に直面する交通運輸労働者の権利と安全を保護・確立するために行動しなければならない。

経済的使用者

36. デジタル技術によって、企業は雇用関係を含むサプライチェーンのあらゆる面をより強くコントロールできるようになった。その結果、従来の使用者から「経済的使用者」へと力がシフトし、労働者の保護が希薄になる事態をITFは目の当たりにしている。

37. 経済的使用者とは、正式な使用者が誰であるか、従業員の給与を誰が支払っているかとは関係なく、従業員の仕事を支配・管理する企業と定義される。

労働者の安全衛生

38. ILOの「2006年の海上の労働に関する条約(MLC)」には、船員の健康と福祉を守り、船上および陸上での医療への迅速なアクセスを確保するという要件が明記されている。

39. ITFは、海運の持続可能性はエネルギーの使用量だけでなく、より広く測定されるべきであると考える。海運からの二酸化炭素排出量削減の推進では、労働者の健康と安全、および保護が、海運からの排出量削減の提案の中心に確実に据えられるようにするべきだ。新技術や代替燃料を扱う際には、海事労働者の安全が確保されなければならない。

40. そのためには、新しい規制、新しい資格、トレーニング、船主の財政支出などが必要だ。ITFは、船員が質の高い教育を定期的かつ継続的に受けられるよう、社会的パートナーと協力し、船員の技能開発に対してより責任ある組織的なアプローチを取るよう各国に求めている。

41. ITFは、より持続可能な海運セクターへの移行において、交通運輸労働者が公正な移行を保証されなければならないと考える。そのためには、社会的保護、社会的対話、労働者と企業が新しい技術を効果的に利用するためのトレーニングが必要となる。労働者への配慮を後回しにしてはならない。

42. ITFは、技術の開発と実装に人間中心のアプローチを徹底するため、交通運輸労働者やその労働組合と協力した上で技術を導入するなら、技術は大きな利益をもたらすと確信している。海事労働者は、職場から国際的な議論の場まで、持続可能な交通運輸に関するあらゆるレベルの議論に代表を送る必要がある。

43. ITFは技術が組織化や組合員への研修の提供に役立つと認識している。

グローバル危機への対応計画

44. 海事労働者は世界経済を円滑に機能させる上で極めて重要な役割を担っている。しかし、2019年の新型コロナウィルス感染症のパンデミックや、とりわけ船員交代危機で浮き彫りになったように、その多くが劣悪な環境で働き、弱い立場にある。ITFは加盟組合と協力し、海事労働者を保護するため、効果的なグローバル危機対応計画を策定する必要がある。

平等性と多様性の向上

45. 現在と将来の世代のために、海上におけるジェンダー平等と多様性を促進するためには、海事産業の伝統的な慣行や価値観に異議を唱えるだけでなく、船員の福祉を適切に考慮する必要がある。ITFは、海運の規制内で平等と多様性に取り組むとともに、海運会社にも平等と多様性に関する方針を徹底させるべきだと考える。

46. カボタージュ輸送は一般に、FOC船よりも雇用関係が永続的で、シフトもよく、給与水準も高いため、船内で働く女性が多い分野だ。部署の枠を超えた研修の機会は、女性が差別なく海のキャリアを積む方法を提供できる。女性船員の雇用を促進するためにも、このような慣行は推進されるべきだ。

47. デジタル技術がこの分野に広まるにつれ、船内のインターネットの接続性、より良い労働環境、船内のワークライフバランスが改善されるはずだ。それにより、特に青年労働者にとって海運産業の魅力が増すだろう。また、将来的には、より多くの海運の仕事が陸上ベースになると予想され、女性船員にとっての魅力が増すだろう。

いじめとハラスメント

48. いじめやハラスメントは、どの国の、どの職場にも、依然として広く蔓延する問題だ。暴力とハラスメントは、特に女性労働者の就労やキャリア追求を妨げ得る。暴力やハラスメントは、労働者の心身の健康に影響を与えるだけでなく、職場文化、職場における尊厳、生産性にも影響を及ぼす。

49. ILO第190号条約（C190）および第206号勧告は、ジェンダーに基づく暴力やハラスメントを含め、暴力やハラスメントのない仕事の世界にアクセスできる万人の権利を認めている。ジェンダーに基づく暴力とハラスメントを終結させることが、この条約と勧告の中核だ。また、いかなる労働者も無防備に放置されることがなく、安全なディーセントワークを確実に得られるようにするための強固な基盤を提供している。海上労働条約（MLC）の2016年の改正では、船内でのハラスメントやいじめに対する船員の保護強化が盛り込まれた。

50. 将来のスキル不足に対処するためには、公正な移行の一環として、海運の仕事で女性や青年労働者を積極的に登用する政策が必要だ。組合は、ILO190号条約の文言を取り入れて既存の法律を改善するよう運動することで、労働者の権利と条件改善を達成できる。女性が直面する雇用の障壁を取り除き、ディーセントな（人間らしい）雇用からの女性の制度的排除に取り組む上で役立つだろう。団体協約を交渉する際、組合は暴力とハラスメントの防止、対応、是正措置を協約の一部に盛り込むよう働きかけることができる。

業界全体の協力

51. 世界経済において、これらすべての課題を乗り越え、海運セクターと海運労働者を保護するという複雑な課題は、すべての関係者による柔軟かつ協力的で現実的なアプローチを必要とする。そのためには、海運界の使用者と労働者、海運コミュニティの利害のバランスをうまく取らなくてはならない。

52. ITFは各国に対し、船員の適正な賃金、労働条件、同一労働同一賃金を確保するため、人権デューデリジェンスを強化するよう求めている。各国政府は、FOC船についてはITFが承認した労働協約の適用を、自国籍船については国内労働協約の適用を、それぞれ奨励すべきだ。また、海事産業が確実に持続可能であり続けるために、自国の旗を掲げる船舶に、より多くの訓練生やカデット(職員候補生)が乗船できるよう担保する国家戦略を採用する必要がある。

国連の持続可能な開発目標達成に向けたロビー活動

53. ITFは、国連の「持続可能な開発目標(SDGs)」の達成に向け、各国政府への働きかけを強化することを約束している[9]。FOCキャンペーンで特に優先される7つの具体的な目標について、地域および小地域のITF事務所が行うロビー活動の強化を支援する。7つの目標とは以下である。

- **SDG 3　すべての人に健康と福祉を**
- **SDG 4　質の高い教育を皆に**
- **SDG 5　ジェンダー平等を実現しよう**
- **SDG 8　働きがいも経済成長も**
- **SDG 9　産業と技術革新の基盤をつくろう**
- **SDG 13 気候変動に具体的な対策を**
- **SDG 17 パートナーシップで目標を達成しよう**

9 https://sdgs.un.org

DO NOT USE
CONDENSATE

マラケシュポリシー

原則の記述

01. ITFは便宜置籍(FOC)制度に反対であり、船舶の旗国とそれが受益所有および支配される国との間に「真正な関係」がなければならないと考える。一般に、FOC籍船は船員の最低社会基準および/または労働組合権を実施せず、国際基準に従う意思も能力もないことを示している。そのような基準には、国際安全基準、国際海事労働基準、人権および労働組合権が含まれる。結果的に、FOC船に対する民主的で独立した労働組合の社会的支配[10]が欠如している。

02. FOC船のおかげで船主は租税回避行為、移転価格操作、労働組合回避、非常に低い賃率での非居住船員および/またはパスポート所持者の採用、福利厚生および社会保障費負担の不払い、荷役作業での船員の使用、および厳格に適用される安全・環境基準の回避等のさまざまな手段を通じて、運航費用を最小限に抑えることができる。その結果、FOC船籍は、高い経費で運航し、適切に定められた旗国の海事管理当局の法規の適用対象となる自国船籍に対して競争優位を得ることができる。FOC船はまた、船社が、管理運営責任とその透明性の欠如を特徴とする複雑な所有権構造を作り出すことも可能にする。

10 ITFは、社会的支配にはとりわけ以下の要素が含まれると考える。
- 団体協約
- 労働組合の認知
- ITF基準に従った労働条件
- 国際基準および国際労働基準、特に海上労働条約(MLC)およびILO中核条約の遵守
- 実施

03. ITFは、FOC制度は不公正競争にあたると考える。船員はしばしば質よりも費用に基づいて選ばれ、その雇用は臨時的なものである。そのため、船員のニーズ又は海運業および社会全体の長期的で持続可能なニーズはほとんど考慮されない。FOC船籍は、一般に、船員の訓練または自国籍船に乗船する船員のキャリア開発に貢献しない。

04. ITFは、船員の差別および虐待に反対であり、FOC船籍の利用は直接的な搾取を助長し、船主の自己判断による船員の賃金および待遇の決定を可能にすると考える。力関係が対等ではない。

目的の記述

05. 上記を考慮してITFは、以下の目的を掲げてFOC船およびサブスタンダード船に反対するキャンペーンを実施している。

a. 船員の雇用条件を保護および改善し、例えば、肌の色、国籍、性別、人種、宗教または性的指向にかかわらず、全ての船員が搾取から確実に保護されること。

b. FOC制度を廃止し、船舶の旗国とそれが受益所有および支配されている国との間の「真正な関係」の概念に基づいて海運業の規制の枠組みを確立すること。

c. サブスタンダード船を非難するとともに、ITFが利用できるあらゆる政治・産業・法律上の手段を駆使して船籍にかかわらず、全ての船舶にITF許容基準を適用すべく努力すること。

d. キャンペーン支援において国際連帯を最大限に拡大するために、加盟組合を強化すること。

e. 船籍にかかわらず全ての船舶で、関連国際最低基準、特に2006年の海上の労働に関する条約(改正)、ILO中核的労働基準および基本的権利、関連するIMO法律文書および人権法律文書を普遍的に認識させ、適用すること。

06. FOCキャンペーンを推進するために、ITFは以下の2つの側面で活動を行う。

a. 政治面において、海運業界内の基準の引き上げ、および、船舶の旗国と受益船主および船舶を支配する者の国との関係を強化することを念頭に、政府機関および政府間機関へのロビー活動を行う。

b. 産業面において、船主、使用者およびその代表者との国際団体交渉やその他の形態で業界関係者と建設的な対話を行い、世界中のITF加盟組合による実践的な連帯行動を行うことによって、FOC船およびサブスタンダード船に乗船する船員を対象とする許容最低賃金および条件の確保を求める。

07. FOCキャンペーンは、船員、港湾労働者とそれぞれの労働組合との連帯の上に成り立っている。FOCキャンペーンの成否は、とりわけ、世界中の港湾労組の関与とその力量にかかっている。従って、港湾労働者および港湾労組への支援は、ITFの便宜港湾(POC)キャンペーンへの支援や船員自身による支援も含め、FOCキャンペーンにとって不可欠である。

便宜置籍(FOC)の定義

08. ITFは便宜置籍を以下の通り定義している。

船舶の受益所有権がその船舶の旗国以外にあることが明らかになった場合、その船舶はFOCの下に航行しているものと見なされる。受益所有者の身元が不明確な場合は実効支配が考慮され、船舶の旗国と運航上の実効支配を有する個人または法人との間に「真正な関係」がない場合、船舶はFOCの下に航行していると見なされる。

09. ITFポリシーにおいて、受益所有権とは、自然人による最終的な受益所有権または利権を指す。受益所有権が不明確である場合、ITFは、誰が船舶を実効支配しているかを考慮する。実効支配とは、一個人または複数の個人から成るグループによる船舶の支配と解釈する。[11]

10. いかなる船籍も、その船籍に属する船舶の大半がその旗国によって受益所有および/または実効支配されておらず、その船籍が下記パラグラフ11に定める基準も満たしていない場合にFOCに指定される。

11 注記
船舶の受益所有者とは、当該船舶を取得、処分、または運航を委任する最終的な権限を有し、当該船舶に対して真正な支配権を行使する個人または事業体である。実効支配は、当該船舶の運航に関する説明責任と意思決定責任を有する個人または事業体に存する。誰が船舶の受益所有権を有するか、および/または誰が船舶の実効支配を行使しているかの確認は、本質的に事実関係の問題である。

11. 上記のFOCの定義に加え、ITFは、船籍のFOC指定の決定にあたり、以下の基準も考慮に入れる。

a. 旗国が自国籍船において、基本的人権および労働組合権、結社の自由、真正な労働組合との団体交渉権の尊重といった最低限の国際社会基準を実施する能力および意思。

b. ILO条約および勧告の批准および実施の度合いによって決まる社会的実績。

c. IMOの法律文書の批准および実施ならびにポート・ステート・コントロールによる査察、不備および拘留によって明らかになる安全・環境実績。

12. 旗国の組合は、自国籍船に適用される総体的な条件が当該組合にとって許容できないものである場合、ITFに対し、当該船籍をFOCに指定するよう求めることができる。ITFは、条件が揃えば、いかなる船籍をもFOCに指定する権利を有する。ITFは、旗国の組合と協議の上、いかなる船舶も個別にFOCに指定する権利も有する。

FOCに指定されていない船籍

13. ITFは、ITF許容基準を確保するために、旗国にかかわらずあらゆる船舶に対して措置を講じる加盟組合の権利を認める。非FOC船に対するそのような措置は、通常、旗国のITF加盟船員組合の同意を得た場合に限り講じられるべきである。

FOC船に関するITF許容基準

14. FOCに指定された全ての船舶に、本ポリシーに従って締結されたITF承認団体協約が適用されなければならない。

第2船籍船に関するITF許容基準

15. 第2船籍船は旗国の加盟組合の支配下におかれ、いかなる加盟組合も旗国のITF加盟組合の承認なく第2船籍船の乗組員を対象に交渉してはならない。第２船籍船あるいは類似条件を提供する船舶とITFが指定した船籍船の団体協約は、TCCベンチマークおよび随時改定されるITF標準協約を下回ってはならない。協約締結にあたり、旗国の組合は、可能であれば、労働提供国組合と適切な二国間協定を結ぶべきである。

自国籍船に関するITF許容基準

16. 自国籍船に関するITF許容基準は、自国籍船に関するITFポリシー(本ポリシーに添付)に定める通りである。

裸用船のチャーター

17. 裸用船で、純粋に自国籍船の発展を目的とし、当該船舶の完全な所有および支配が、当該船舶に対して実効支配する旗国の国家当局または法人に譲渡されているものは、受益船主国の組合が同意すれば、自国籍船と見なされる。

二重または並行船籍の船舶

18. 二重または並行船籍の船舶は、FOC船と見なされる。ただし、船舶抵当権の登録を唯一の目的として便宜置籍に二重または並行船籍に登録または抹消された自国籍船は、受益船主国の組合が同意し、船上の全ての条件が国内の条件を満たしていれば、自国籍船とみなされる。

カボタージュ

19. カボタージュは、当該国の自国籍船のために留保されるものとする。

20. ITFは、各国家レベルにおけるカボタージュの保持および拡大を支持し、このような取決めが、ある特定国の国内で通常の通商に従事する船舶に乗船する船員の持続可能な長期雇用を確保するために重要であると認識する。ソーシャル・ダンピングを回避するために、FOC船であるか非FOC船であるかにかかわらず、当該取決め対象外の船舶でその後国内輸送に従事するようになった船舶は、指定された国で通商に従事する船舶に関して合意された基準を満たさなければならない。

地域基準

21. ITFは、特定の規定地域内の全ての加盟組合が公正慣行委員会に対し、その地域内だけに就航し、かつ、その地域の船員が乗り組んだ　船舶に適用される地域基準を提案する権利を有することを認める。

FOC船に関する権利および責任

22. ITFは、本ポリシーに定めるITF手続きに従うことを条件に、原則として、船員を代表する全ての加盟組合が、ITFポリシーに従う協約を締結する権利を有することに同意する。この権利の所有にあたりITF加盟組合は、ITF船員憲章ポリシーを含むITFポリシーを遵守する責任を負うことを認める。

23. ITFは、トータル・クルー・コストに(TCC)基づき、かつ、公正慣行委員会(FPC)が策定する基準に従い、協約の「価値」を決定するポリシーを継続しなくてはならない。

FOC船に関する交渉権および交渉責任

24. FOC船に関する交渉権は、乗組員にとって最大の利益になるように配分される。ITFは、交渉権は通常、受益船主国の組合にあり、受益所有権が不明確である場合は実効支配国の組合にあると考える。当該組合は、可能であれば、労働提供国組合と適切な二国間協定を結ぶべきである。二者間協定が現実的でないと当該組合が判断した場合、書面による説明と、二者間協定を現実的でなくしている障害を改善・克服するために当該組合がどのように協力するかについての計画が 求められる。[12]

団体協約が締結されている場合は必ず、以下の条件に従う。

a. 全乗組員に当該協約が適用されなければならない。

b. 全乗組員は当該加盟組合の組合員であるべきであり、当該組合は、ITF船員憲章ポリシーを含め、公正慣行委員会が随時規定するよう、組合員に対して最低限の責務を果たさなければならない。

c. 受益船主国および/または実効支配国に居住するか否かにかかわりなく、全乗組員は公正かつ公平に扱われなければならない。

d. ITF特別協約の締結およびITF福利基金拠出金の支払いに先立ち、ITF書記局と協議しなければならない。

e. いかなる基金あるいは船舶に課せられる賦課金は、団体協約に組み込み、その一部としなければならない。組合費の詳細は、当該組合の定めるところによる。

f. いかなる協約もITF協議手続きが十分に完了し、本ポリシーに定める通り、ITFによって承認されるまでは有効と見なされない。

12 これによって状況的に困難が生じた場合はその解決のために公正慣行委員会運営グループに持ち込まれるものと理解される。

25. 船員を代表するITF加盟組合は、受益船主国および/または実効支配国の加盟組合が（本ポリシーに規定するITF協議手続きに沿って）交渉権を譲渡し、かつ、その他の点でパラグラフ24の規定を遵守していれば、自国に受益所有または実効支配されないFOC船について、ITF承認協約を締結することができる。

26. ITF承認団体協約には、次の3つの要件がある。

a. 協約は、ITF TCCあるいは、船主、使用者およびその代表者とのITF国際団体交渉、もしくはその他の形態による業界関係者との建設的な対話によって定められたその他の基準に関連するITF基準を満たし、公正慣行委員会が随時承認および改定するその他のポリシー要件に従わなければならない。

b. 協約は、ITFによって承認され、引き続き確実にITF基準を満たすよう定期的に見直されなければならない。

c. パラグラフ34に定める場合を除き、特定の船舶に関連するITF特別協約は受益船主国および/または実効支配国の組合と協議され、交渉権の割り当てがITF書記局によって決定されるまで締結してはならない。

配乗

27. ITF承認協約が適用されるFOC船の配乗定員は、ITF配乗ポリシー(随時改定される)と本ポリシーの附属書に定める通りである。ITF承認協約が適用されるFOC船は、旗国の配乗定員証書または類似の文書に規定される配乗定員ではなく、ITF配乗定員を採用するものとする。ただし、受益船主国および/または実効支配国の加盟組合が、提案された配乗定員が当該組合の国内水準に基づき、当該組合にとって許容できると認めた場合は、ITF配乗定員を変更することができる。

FOC船を対象とする協約締結のためのITF協議手続き

28. 申請を行う組合は、特定のFOC船の協約を締結する前に、ITF書記局に適切な書式(随時決定される)で申請書を送付する。

29. 受益船主国および/または実効支配国の組合以外の組合から申請書が提出された場合、ITF書記局は、受益船主国および/または実効支配国の組合と協議する。

30. 受益船主国および/または実効支配国の加盟組合は、特定のFOC船の配乗権および団体協約交渉権に関するITF書記局からの問い合わせに対し、対応を調整しなければならない。対応しなかった場合、当該加盟組合は、ITFポリシーに基づく交渉権および交渉責任を放棄させられることがある。ITF書記局からそのような問い合わせを受けた加盟組合は、4週間以内に可能な限り迅速に回答しなければならない。

31. 団体協約締結権を有する受益船主国および/または実効支配国の加盟組合は、その要求を追求するとともに、団体協約締結に講じた措置に関する情報をITF書記局に絶えず提供しなければならない。団体協約の締結にあたり、受益船主国および/または実効支配国の加盟組合は、可能であれば、労働提供国組合と適切な二国間協定を結ぶべきである。

32. 受益船主国および/または実効支配国の組合が労働提供国組合に交渉権を譲渡した場合、後者は、当該船員の雇用条件に影響を及ぼす受益船主国および/または実効支配国の組合によって行われた交渉に関して相談を受けるべきである。

33. ある国の加盟組合が、ある船舶の受益所有権および/または実効支配がその国にあると主張しながらも、それが事実であるという十分な証拠を示すことができない場合、当該加盟組合は、労働提供国の加盟組合がITF書記局を通して、かつ、本ポリシーに従って当該船舶のITF許容協約を締結することに反対してはならない。

34. 受益船主国および/または実効支配国のITF加盟組合は、労働提供国の加盟組合が締結した協約の満了時に、船舶の配乗権および団体協約締結権の維持を希望することができると理解される。その場合、団体協約の満了と同時に協議手続きが行われる。さらに、協約の条件が変更された場合や当該船舶の受益所有権および/または実効支配に変更があった場合も、再び協議手続きが行われる。受益船主国および/または実効支配国の加盟組合も自ら、協約の満了前に労働提供国の適切な他の加盟組合との協議に着手する。

35. ITF書記局は、ITF加盟組合による本ポリシーの不履行に関して、公正慣行委員会が採択し、執行委員会が同意した手続き(ITF規約に従った加盟資格停止など)を開始するものとする。

36. ITF許容協約が特定の港における抗議行動、またはそのような行動の圧力によって締結された場合、本ポリシーに基づく交渉権および交渉責任が、ITF特別協約の有効期間(すなわち12カ月間)の間、当該抗議行動に関与した組合に移譲される。抗議行動後は、通常、ITF標準協約のみ締結されなければならない。ただし、ITF標準協約を締結できない場合、インスペクターまたは当該組合は、ITF書記局と協議してITF標準協約以外の許容協約を締結することができる。船舶に関する交渉権および交渉責任は、特別協約の更改期に本ポリシーに従って適切な組合に割り当てられなければならない。

附属書

アテネポリシー 48
クルーズ船ポリシー 52
基金・監査ポリシー 54
配乗ポリシー 58
ナショナルカボタージュポリシー 71
自国籍船ポリシー 75
オフショアポリシー 77
乗船作業班に関するポリシー 79
船員憲章ポリシー 87

アテネポリシー

欧州のフェリーサービスに関するITF共通ポリシー

1995年10月2-3日アテネ開催ITF欧州フェリーサービス会議にて採択

2010年3月18-19日ベルリン開催公正慣行委員会にて改正

2023年12月7-8日開催サンチアゴ公正慣行委員会にて改正

適用範囲

01. 本ポリシーの適用範囲の「フェリー」は、旅客および／または車両および／または（ROPAXまたはRORO）貨物を、二つ以上の港の間を定期的、頻繁に輸送するために使用されるRORO船および/またはROPAXおよび/または旅客船と定義される。一般的に、定期運航していない船舶はフェリーとは定義されない。

02. しかし、定期運航していない船舶が上記のような定期運航フェリーと直接不正競争を行うケースはあり得る。その場合、関係加盟組合はあらゆる問題の解決に向けて互いに協議することとする。

03. 定期運航フェリーには、通常、4日(96時間)を超える往復航路の定期船は含まれない。関係加盟組合が同意すれば、4日を超える航海をフェリーとみなす例外もあり得る。

04. 上記のような欧州のフェリーサービスに従事していない貨物船は、本ポリシーの適用範囲に含まれまない。

原則

05. ITFは、欧州におけるフェリー運航にFOC船および第2船籍船を使用することに反対する。この使用を阻止できない場合、これらの船舶にITF許容協約が適用されるものとする。

06. 上記パラグラフ5にかかわらず、FOCおよび第2船籍のフェリーにおける条件は、関係する運航地域で適用される各国条件に定められているものと同水準、あるいは上回るべきである。

07. 欧州以外の船舶も含めて、欧州でフェリー運航に従事する船舶および欧州で定期的に運航する船舶の乗組員には、適切なITFの欧州加盟組合との各自国団体協約によって定められた欧州の雇用条件が適用されるものとし、下記パラグラフ9で説明されるサービスに適合するような特別条件に常に従うものとする。

08. ITFユニフォームTCC協約(附属書を含む)の非船員業務条項(随時改訂)に従うこととする。

09. 団体協約で具体化されている条件に加え、欧州におけるフェリー運航に雇用される乗組員には、適切な生活基準、社会的保護（社会保障および年金を含む）並びに娯楽施設が保証されるものとする。

10. 各国[13]　の条件あるいはこの条件と同水準かまたはそれを上回る条件が、船籍や乗組員の国籍にかかわりなく、また、フェリーが貨物および/あるいは旅客を輸送するか否かにかかわりなく、同じ欧州の国にある港間のみを運航するフェリーの乗組員に適用されるものとする。

13 運航にかかわる国

11. 欧州各国間を運航するフェリーに雇用される乗組員には、船籍や船員の国籍、フェリーが貨物および/あるいは旅客を輸送するか否かにかかわりなく、関係各国で適用されるものと同水準かまたはそれを上回る雇用条件が適用されるものとする。各国で適用される雇用条件がそれぞれ大幅に異なっている場合、関係する加盟組合は、上回っている条件を用いることに合意するか、あるいは適用可能な条件を共同で定めるものとする。相互理解に達しなかった場合は、ITF規約に規定されている調停手続きが行われるものとする。

12. 船主、雇用者、あるいはその代表者から、欧州の各国内および各国間で定期的に運航するフェリーの乗組員に団体協約を締結する申し出を受けたITF加盟組合は、提案を受けた協約の締結について同意を求める目的で、できる限り早く他の関係ITF加盟組合に連絡および報告し、また、ITF書記局にも報告しなければならない。相互合意に達しない場合は、ITF規約に規定されている調停手続きが行われるものとする。

13. 欧州の航路で運航している全てのフェリーは、随時改定されるITFマンニングポリシーに基づいて、適用可能な各国法規および/または慣行、並びに国際的要件によって定められている最大限の安全性と乗組員の能力が確保されるような方法で配乗されるものとする。

14. 関係する全ITF加盟組合は、欧州フェリー運航に関する欧州労働組合見解の長所について各国政府を納得させる努力を各国レベルで行うものとし、欧州フェリーサービスに影響する諸問題が議論される欧州フォーラムにおいて雇用者や各国政府に対して共通の立場を示すために、そうした努力の結果について、ITFが情報交換センター的役割を果たしながら、お互いに情報交換するものとする。

15. 関係する全ITF加盟組合は、自らの連携を国内でも、また、国際的にも拡大しなければならず、この連携には適宜、労働評議会[14] 内の連携を作り上げることだけでなく、地方および地域の労働組合の連携が含まれなければならない。特に重要なのは、欧州フェリーサービスにおけるITFの戦略目標の実現に、港湾労働者と船員が協力することである。

16. 欧州におけるフェリーサービスに関する現在のITF内の議論の盛り上がりを維持するため、欧州運輸労連（ETF）およびITFの両書記局は、関係する全欧州加盟組合が代表され得る欧州フェリー会議を定期的に開催すべきである。また、ETF海上輸送部会およびETF港湾部会と緊密に協力して作業を行うべきである。

14 欧州のフェリーサービスに関する共通のポリシーという目的に関して言えば、労使協議会とは、多国籍フェリー会社内に設置され、情報交換と協議のために会社の費用負担で定期的に会合を開く機関である。その構成は、労働組合代表および事業の管理機関すなわち、会社やその子会社から選ばれた委員からなる。これが(ETFが構成組織である)欧州労使協議会の設置に関するEU理事会指令94/45/ECに基づいて設置されることもあれば、そうでないこともある。

↪ 51

クルーズ船ポリシー

FOCの沿岸・エクスペディション・外航クルーズ船に関するITFポリシー

2024年10月13–19日マラケシュ開催第46回ITF世界大会にて採択

適用範囲

01. クルーズ業界は他の海運とは大きく異なる独自の運航システムを開発してきた。このポリシーはITFマイアミガイドラインとともに、クルーズ産業の特性を反映したものであり、ITF加盟組合がITF承認クルーズ協約を締結するための原則と手段を定める。

02. ITFクルーズ船ポリシーは、「商船の最低条件に関するITFポリシー」で定義される、カボタージュに従事していないすべてのFOCクルーズ船に適用される。また、カボタージュに従事するクルーズ船についても、当該船員がカボタージュ域内の市民と同等の賃金、社会的便益、保護を受けておらず、さらに、それらの条件がマイアミ・ガイドラインの想定を下回っている場合は、このポリシーが最低基準として適用される。

03. このポリシーは、FOCの沿岸・エクスペディション・外航クルーズ船のITF承認協約を締結する際に、ITFマイアミ・ガイドラインと併せて読まれることとし、ITF加盟組合が容認する最低条件と見なされるべきである。

原則

04. 団体協約は船主および運航会社とのみ締結すべきである。例外的に、ITF書記局の承認を得た後に限り、団体協約を管理会社および代理店と締結することができる。

05. 国内法や団体協約により、より高い賃金やより良い条件、報酬が適用される場合は、それらをITFポリシーの基準よりも優先させなければならない。

06. 団体協約は、船員の賃金がILOの1951年の同一報酬条約(第100号)に基づいて差別なしに支払われること、および2006年の海上労働条約の基準A2.2に従って支払われること、さらに同ガイドラインB2.2.2.4(a)が遵守されることを保証するものとする。

07. 船員の賃金からの控除は、法定規定に基づくもの、または団体協約に含まれるものを除き、行われないものとする。(2006年の海上労働条約ガイドラインB2.2.2.4(h)参照)

基金・監査ポリシー

2010年8月5-12日メキシコシティー開催第42回ITF世界大会にて採択

2026年5月13-14日にロッテルダムで開催された公正慣行委員会（FPC）にて改正

はじめに

01. 本「基金・監査ポリシー」は、ITF加盟組合が締結した便宜置籍（FOC）船舶に関するITF承認協約の基金・監査要件について、ITF加盟組合が従うべき拘束力のある手続きを定めるものである。 基金部分とは、FOC船舶に関する、ITFが承認する団体協約（CBA）の一部を構成する項目であり、船員に直接支払われるものではないが、組合や企業が船員に給付を提供するために使用されるものである。

原則

02. ITF承認協約に基金部分を組み込む加盟組合は、当該基金がITF要件に従わなければならないと認識する。

賃金表 :一般的な配置

03. 全てのITF承認CBAは、**賃金表上で現金給付と非現金給付の区別**を明確にした統一様式で提示されなければならない。

04. このために、**賃金表の左側には**、船上での現金支払い、あるいは船員の個人銀行口座に振り込まれる賃金部分、および送金依頼を受け取り次第、船員に代わって家族またはその他の当事者に支払われる賃金だけを記載するものとする。賃金表の左欄には、これらの現金支給部分[15]　が明確に示されなければならない。さらに、繰延

15 現金部分とは、基本給、休暇手当、生活手当、保証された残業代など、現金で支払われる給与の項目を指す。

給与[16]と見なされる現金部分も示さなければならない。左側の「部分」を船員の個人銀行口座にではなく、会社または第三者に支払う場合は、送金の目的、金額および支払い実施期間を明記した当該船員個人の要請（送金依頼）によるものであることを確認しなければならない。

05. 船員によって直接許可されたものではなく、団体協約当事者間で合意された目的を達成するために賃金表に含められる訓練部分や医療部分などのその他の部分全ては、**賃金表の右側**に記載するものとする。組合費を除き、妥当な場合、そのような部分は「**基金**」と見なされるべきである。

基金要件

06. ITFが承認したCBAの費用計算に算入される**基金の最大限度額**は、ITF公正慣行委員会（FPC）が各職位につき設定し、都度改定され、合意された限度を超えてはならない。

07. 全ての基金部分および関連支払いは、団体協約本文で明確に参照され、さらに/あるいは賃金表に脚注として記載されなければならない。

基金監査手続き

08. ITFが承認する団体協約が会社と組合との間で締結される場合、協約条項の確実な実施は、団体協約当事者の**相互責任**である。従って、基金目的またはそれぞれの支払いの監視に関して、まず第一に、団体協約当事者が相互責任を負うものとする。

16 繰延給与とは、退職金基金、年金基金、貯蓄プランなど、所定の期間経過後に個々の船員に現金給付を行う制度を指す。

09. 会社が基金部分への包含を求めている場合で、その後、当該基金を保有、投資、譲渡、相殺またはその他の方法で管理できるようになった場合、当該組合は基金の目的が達成され、それぞれの給付が割当額まで支給されたことを確認できるよう、**定期的な報告**を受ける権利を有する。

10. 同様に会社も、妥当な場合、組合の発案で導入された基金条項の下、受領、蓄積または譲渡された資金について報告を受ける権利を有するものとする。

11. 上記パラグラフ9または10の下の全ての報告書は**年一度**作成し、**4月末まで**に前暦年分を提出しなければならない。ITFは随時、全ての場合において統一様式で報告されるべき必要最低限の情報を指定し、さらに必要に応じて具体的な詳細を求めることができる。報告書の未提出や遅延は協約違反と見なされることがある。

12. ITFおよび（IBFの場合）合同交渉グループ（JNG）は、いかなる**勘定・報告書の写し**でも苦情申請・受領する権利を有するものとし、全ての関連文書・勘定の閲覧権を有する独立監査人を派遣する権利を有する。

13. 訓練、電子メール、通信などを含むがこれらに限定されない、使用者が負担する費用を認識する項目は、上記パラグラフ 8から12で定義される基金部分とはみなされず、賃金表における基金部分の総費用にも含まれないものとする。

14. **IBFの場合**、どの代替会計・監査手続きが適用されるべきかに関してITFとJNGが中央で確認した基金部分が数多くあるかもしれない。これらは通常、法人として登録され、その設立および規則・手続きについては、IBF当事者が中央で合意する。これらの基金の活動の関連勘定についても、同様にIBF中央レベルで検討するものとする。そのような基金部分の一覧はIBFにより、定期的に見直される。

監査手続きの免除

15. 労働組合加入によって、または加入時に本人が受け入れた契約要件によって船員に課せられる**組合費/手数料**は、賃金表のどちら側に記載されるか、あるいは総費用に加算されるか否かに関わりなく、**これらの手続きを免除**される。

16. 同様に、**これらの手続きの免除**は、使用者に課せられるか個々の船員に苦情申請されるかにかかわりなく、船員の居住国の**政府機関**によって義務づけられ、直接監督され、合意された基金への繰り入れにも適用される。それぞれの国内要件の証明を、協約の締結者に提供しなければならない。

ITF加盟組合の手続き

17. 基金部分を含む ITF 承認 CBA が、労働供給国の加盟組合または受益船主国の加盟組合のいずれかによって署名された場合、対応する加盟組合（受益船主国の加盟組合か、労働供給国の加盟組合かを問わず）は、署名した加盟組合から、過去数年の基金の詳細な報告書を受け取り、必要に応じて照会を行う権利を有する。

18. 締約加盟組合は、締結されたITF承認CBAにおける基金の主旨の実現状況を監視し、本ポリシーの不履行または違反のいかなる証拠もITFに通知する責任を負う。通常の状況下では、当該組合から苦情がなければ、これをもってITF書記局および公正慣行委員会運営グループは、本ポリシーが完全に適用され、それぞれの基金取り決めがITF要件に沿っていることが確認されたものと見なす。

配乗ポリシー

2023年12月4-5日サンチアゴ開催船員部会総会にて採択

パートA　配乗ポリシー

目的

01. 本ポリシーの目的は、ITF承認協約または国内協約が適用されるいかなる船舶にも、以下を確保するために十分かつ効果的・効率的な配乗が行われるようにすることである。

    - 船舶の安全・保安、海上における安全航行、運用
    - 港湾における安全な運航
    - 人命の損失や傷害の防止
    - 海洋環境及び財産の損害の回避
    - 疲労の回避を通じた船員の福祉と健康の確保

02. 会社の定義：船舶所有者、又は船舶管理者若しくは裸用船者のようなその他の組織若しくは個人であって、船舶所有者から船舶の運航の責任を引受け、かつ、その引受けに際して、ISMコードによって課されるすべての義務と責任を引き継ぐことに同意した者

一般原則

03. 会社は、各船舶に、国内法及び国際法に従った免状、資格、及び身体適性を有する者を配乗していること及び、安全な運航の全ての局面を包含することができるよう適切に配乗していることを確実にしなければならない。[17]

1) 会社は船舶の配乗レベルに関する提案書を作成する際、以下を行わなければならない。

i. 船舶の安全運航、乗組員の安全確保及び海洋環境の保護、並びに不測の事態又は緊急事態に対処するために必要な、当該船舶要員の任務、義務、能力及び責任を評価すること

ii. 任務、義務、能力、安全運航、乗組員の安全確保、海洋環境の保護、不測の事態や緊急事態への対処能力（該当する場合は乗客の避難を含む）に基づき、配乗レベルに関する提案を作成し、正当性を示すこと

iii. 配乗レベルが常にあらゆる面で適切であり、船舶を通常の運航状態に戻し、または安全に入港させ、作業のピーク時の状況、条件、要件を満たす適切な能力を有することを確実にすること

2) これらの要素に関連して、また、乗組員が安全な労働時間を超えて労働しないようにするために、会社は以下を行わなければならない。

i. 代表的な航海または運航期間中に船内で実施されるすべての職務を特定すること。これには、ピーク時および通常時の作業負荷の条件で関連する任務および義務を遂行するために必要な要員数を決定することが含まれる。

ii. 通常運航の職務を特定し、同時に発生する任務および義務を安全に遂行するために必要な最低要員数を決定すること

17 ISMコード第6条及びIMO総会決議A.1047(27)を参照のこと。

iii. これらの職務を遂行するために必要な能力、技能及び経験を特定すること

iv. 船長および乗組員が、技能および訓練に関して、指定された適切なレベルの責任において同時かつ継続的な業務を遂行できる勤務体制を確立すること。

v. その勤務体制には疲労を避けるのに十分な休息時間を確保し、それに基づいて作業スケジュールを作成すること。

3) これらの原則を適用する際、最少安全配乗原則に関するIMO総会決議A.1047（27）、ILO海上労働条約(MLC)、その他のILO、ITU、WHOの関連文書を以下の点に関して適切に考慮しなければならない。

i. 当直

ii. 労働時間と休息時間

iii. 安全管理

iv. 船員の資格証明

v. 船員の訓練

vi. 労働衛生

vii. 乗組員の居住空間

配乗要件の確立

04. 業務の性質に応じた安全な運航のために、すべての船舶には十分な人員が配置されなければならない。

05. 船舶の配乗は以下を含むすべての関連要因を考慮して行われなければならない。

    1) 船舶の大きさおよび種類

    2) 主推進機・補機および高圧電気設備の数、大きさ、種類

    3) 船舶のデジタル化、自動化、複雑さのレベル

    4) 船舶の構造および設備

    5) 採用されている保守の手法

    6) 積載貨物

    7) 寄港頻度、航海の期間および性質

    8) 本船が関与する航路、海域および航行

    9) 船内で実施される訓練活動の範囲

    10) 適用される最長労働時間制限および最低休息時間要件

    11) 疲労防止措置

    12) 労働安全衛生要件・手続きの遵守

    13) 船員の福利規定

    14) 船舶の保安規定

    15) ケータリングの必要性

    16) 衛生関連の規則

17) 当直体制

18) 船内の医療

19) 港湾および海上での荷役に関する職務[18]

配乗の決定

06. 船舶の配乗の決定は、「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(1978年改正)」(STCW)および「国際安全管理コード」(ISMコード)に規定されているように、適切なレベルの責任における以下を含む職務の遂行に基づいて行われるべきである。

1) 当直

- 安全航行の管理、計画
- 安全な航海当直の管理と維持
- あらゆる状況下での船舶の管理、操縦、処理
- 船舶の安全な管理、係留、係留解除

2) 荷役作業

- 計画づくり
- 安全な荷役作業の監視と確保
- 積み付け
- 固縛
- 航行中の取り扱い

18 ITFのTCC協約およびIBF協約の「非船員業務条項」を参照のこと

3) 船舶の運航と船内における乗組員のケア

- 船内のすべての人の安全・保安の管理・維持および救命・消火・その他の安全システムの作動維持
- すべての水密閉鎖装置の管理、運用、維持
- 船内の全ての者を適宜招集し、下船させる作業の管理、実施
- 海洋環境保護を適宜確保するための作業の管理、実施
- 船内の医療の管理、提供
- 船舶の安全運航および保安に必要な事務作業の管理、実施

4) エンジニアリング

- 船舶の主推進機・補機の管理、操作、監視とこれらの機械の性能の評価
- 安全な機関当直の管理、維持
- 燃料およびバラスト作業の管理、実施
- 船舶のシステム、機器、サービスの安全管理・維持

5) 電気・電子・制御工学

- 船舶の電気・電子機器、高圧電気設備の管理、操作
- 船舶の通信、電気、電子システムの安全管理・維持

6) 無線通信

- 船舶の無線機器を利用した情報の送受信
- 安全な無線当直の維持[19]
- 緊急時の無線通信

7) 保守・修繕

- 採用されている保守・修繕の手法に基づいた、船舶のシステムおよび機器の保守・修繕の適宜実施

追加の要因

07. 上記の要因や機能に加え、配乗を決定する際には、以下も考慮しなくてはならない。

1) 船舶の安全運航、保安確保、海洋環境保全のために必要な活動を調整する船長と全船員の能力

2) 船員に割り当てられた船内職務の時間数および休息時間を適切に考慮した上で、ピーク時の業務量と条件に対応するために必要な有資格者の数

3) 非航海時における乗組員と海洋環境の安全、保安、保護の管理

4) 以下を確保するための3人当直体制の遵守

- 船長は、3人当直体制を採用することにより、定期的な当直を要求されない
- 航海当直は、1名(またはそれ以上)の有資格職員と、適切な資格を有する部員で構成される

19 ITU無線通信規則および海上における人命の安全のための国際条約(SOLAS)

- 特定の時間に当直する職員と部員の実数は、その時の状況や条件によって異なる
- 有資格の甲板当直(見張り)部員は、3人当直体制を維持できるようにするための乗組員の一員とするITFは、暗闇や視界が制限される時間帯に、職員が単独で航海当直を担当することは安全ではないと考える
- 一等機関士は、3人当直体制を採用することにより、定期的な当直を要求されない

5) 安全衛生

- 船内に適用される職業安全衛生および衛生水準を維持する
- 必要に応じ、船内のすべての人員に適切な食料と飲料水を提供する

労働時間と休息時間

08. 労働時間と休息時間の制限は以下の通り。

1) 最長労働時間が以下を超えてはならない

- 24時間内で14時間
- 7日間内で72時間

2) 最低休息時間が以下を下回ってははならない

- 24時間内で10時間
- 7日間内で77時間

09. 休息時間は2回に分割することができ、そのうち1回は少なくとも6時間以上でなければならず、連続する休息時間の間隔は14時間を超えてはならない。

10. 規則の遵守を確認できるよう、労働時間と休息時間の記録は残さなければならない。

11. 船員が待機している場合で、機械スペースが無人になった場合などで、通常の休息時間が業務による呼び出しによって妨げられる場合、船員は連続6時間の休息を取らなければならない。

12. すべての食事と小休憩に十分な時間が与えられるべきだ。

13. 若い船員の保護を確保するために措置が講じられなければならない。

14. カデット(職員候補生)は一日8時間以上働いてはならない。

15. また、配乗レベルには、ケータリングや食品サービスに従事する船員の要件も考慮しなければならない。

16. 船舶の司厨員は、適切な訓練を受け、その職務に適した資格を有しなくてはならない。ただし、乗組員が10人未満の船舶や、例外的に1ヶ月を超えない期間であれば、司厨員が十分な資格を有する必要ないが、食品を扱う責任者全員が、船内の衛生、食品、その保管に関する訓練を受けなければならない。

パートB　配乗ポリシー – モデルシップ

職位	人数	レベル	資格 能力 習熟度
船長	1	経営	STCW II/2
一等航海士	1	経営	STCW II/1
当直職員（甲板）	2	運航	STCW II/1
一等機関士	1	経営	STCW III/2
二等機関士	1	経営	STCW III/2
当直職員（機関）	2	運航	STCW III/1
電気技術職員（ETO）	1	運航	STCW III/6
電気技術部員（ETR）	1	サポート	STCW III/7
ボースン	1	サポート	STCW II/5
AB甲板手	3	サポート	STCW II/5
ドンキーマン	1	サポート	STCW III/5
AB機関員	3	サポート	STCW III/5
司厨長	1	NA	MLC
司厨員	1	NA	MLC
ケータリング員	2	NA	MLC
OS	1	サポート	STCW II/4
カデット（職員候補生）	*		
合計	**23**		

* 船社は、配乗計画でカデットの必要性を考慮するよう奨励される

パートBの別表

一般

01. 安全な当直の維持に適用される原則は、STCWコードのセクションA-VIII/2に示されており、同規則に遵守するためにこの原則に従わなければならない。

02. 同規則では、船長が船舶の全体的な安全に責任を持つことが義務付けられている。船長はまた、改正された「1972年海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約（COLREG）」で義務付けられている当直の設置を含め、常に安全な航行を維持するために適切な当直体制を確保しなければならない。船長、船主、船舶運航者は、ITFが、暗闇や視界が制限される時間帯に、職員が単独で航海当直を担当することは安全ではないと考えていることを考慮してほしい。

03. あらゆる船舶の機関長は、安全な機関当直を維持するために、常に適切な手配がなされていることを確認する必要がある。

04. さらに、配乗のレベルも以下の通り、考慮しなければならない。

    1) 航行中、航行中でない船舶またはほぼ静止状態で運航している船舶の安全機能を管理する。

    2) 大きさの限られた船舶を除き、船長が定期的に当直を行う必要がないよう担保するため、資格を有する甲板職員を配置する。

    3) 推進力の限られた船舶または、機関スペースを無人とする条件で運航する船舶を除き、一等機関士が定期的に当直を行う必要がないよう担保するため、資格を有する機関職員を配置する。

    4) 船内に適用される職業安全衛生および衛生水準を維持する。

    5) 船内のすべての人員に適切な食料と飲料水を提供する。

適切な配乗レベルに関するガイダンス

05. 本文書中で言及する配乗レベルは、いかなる運航条件下においても、船舶の安全運航を可能にするために、合理的に予測可能なすべての状況および労働条件を確保する上で必要とされるものである。

06. 船員の日々の休息時間または労働時間の記録は保持しなければならない。

07. 一部船舶の多様な勤務形態や運航サイクルを考慮し、船社は、乗組員の勤務形態、シフトおよび（または）勤務スケジュール、船舶または一連の船舶の特定の運航要件、港、港湾またはその他の組織からの呼び出し要件を考慮しなければならない。

    1) **オフショア船：**その運航の多様な性質と運航が要求される条件ゆえに、特別な問題が生じる。船社は、本ポリシーのパートAで労働時間に課された制限を再認識し、適切な配乗レベルを設定しなければならない。

    2) **タンカー：大きさの限られたタンカーを除き、航海士と機関士に加え、貨物の運航を考慮し、船社は追加の航海士を含めなければならない。**

    3) **客船とRo-Ro船：**配乗レベルを決定する際、海洋環境に不慣れな多数の乗客を扱う必要性が考慮されなければならない。船社は、救命器具を担当する訓練を受けた乗組員の最低人数に関する要件に注意を払わなければならない

参考文献

- 海上における人命の安全のための国際条約(SOLAS条約)14条
- 改正1978年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(1978年STCW条約)
- IMO総会決議 A.1047 (27) 最小安全配乗の原則
- IMO 総会決議A.703 (17) 海上における遭難及び安全の世界的制度(GMDSS)における通信士の訓練
- 国際安全管理 (ISM)コード
- 改正1972年海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約(1972年COLREG条約)
- 改正2006年海上労働条約(MLC 2006)2条7項

ナショナルカボタージュポリシー

2008年6月19日ストックホルム開催ITF公正慣行委員会にて採択

2023年12月7-8日サンチアゴ開催公正慣行委員会にて改正

重要な側面

01. カボタージュは、ある国の内航海運を自国民に限定する原則であり、一般的に、カボタージュは貨物輸送および旅客輸送に適用されるが、ある国の領海における海洋掘削、風力発電およびその他の持続可能エネルギーの開発、海底鉱物資源の開発、浚渫、漁業、海上工事といった海事産業に適用されることも多い。また、定期船貿易に関連するフィーダーサービスも対象としている。

02. カボタージュの構成要素は、一般的に、国旗を掲げ、所有権を自国民の多数支配に制限し、乗組員を自国民に制限し、可能であれば国内で建造するといった要件を含む。このような構成要素は、一国の経済や安全保障、環境政策を堅固に支えるだけでなく、国際貿易における地位を維持し、サプライチェーンのレジリエンスを高めようとする国の試みを後押しする。

03. カボタージュは、長い伝統を持つポリシーというだけでなく、国際社会に広く受け入れられている。「船員の権利インターナショナル(SRI)」の調査[20]によると、カボタージュを実施している国連加盟国は91カ国ある。海洋カボタージュは深喫水外航船だけに適用されると考える向きもあるかもしれないが、ある国の国内航路を定期的に航行し、曳航、ドック入れ、バンカリング、船具の積み込みなどを含む港湾サービスを提供する浅喫水船にも適用できるし、適用すべきである。さらなる利点は、公的および民間双方の海技訓練施設への支援であり、これはカボタージュ海運への有資格人材の需要にはつきものである。カボタージュポリシーは、一国の海技維持の基盤であるだけでなく、その基盤を維持する意志とその重要性を示す政治的宣言でもある。

04. これらの原則を適用することにより、雇用機会を創出し、そのような重要な海洋サービスを輸入する代わりに国内経済における収入として維持し、安全保障を確保し、人災および天災にも対応するよう、国を十分に備えることができる。正当な安全保障への懸念から、国家が、国内に入国し労働する者を管理しなければならない世の中において、カボタージュはそのような重大な基準を高めるのに役立つ。質の高い国内労働力は、サプライチェーンの流動性を確保する上で不可欠な役割を担っている。　新エネルギーを含む新たな船上技術の利用に伴い海事労働の性質が進化する中で、国内の訓練施設や能力開発施設を利用でき、政府から社会的支援を受ける船員は、労働者の公正な移行を確保し、将来の仕事に求められるスキルを満たすのに役立つだろう。

20 「世界のカボタージュ規制」と題された2018年の「船員の権利インターナショナル(SRI)」報告書

05. 米国はカボタージュの利点を示す絶好の例である。米国の内陸海運と海上活動へのカボタージュの適用は国の歴史とほぼ同様に古く、初の関連法は1789年に制定された。その後、いくつかのカボタージュ関連法が制定されたが、20世紀初頭、内航海運業務を管理するために、一般にはジョーンズ法として知られている包括的な法律が制定された。

06. 一部の便宜置籍支持者や海運業者の反対にもかかわらず、この法律は米国に多くの、十分に立証された利益をもたらした。同法制定以来、歴代大統領はジョーンズ法を特別強調しつつ、米国商船への支援を表明してきた。同様の支持が米軍首脳部からも示されてきた。

07. 要約すると、カボタージュは、一国の輸送、環境、経済、安全保障、雇用慣行の論理的な展開である。カボタージュポリシーがないか、またはそれが制限されている国にとっては、カボタージュがあれば、こうした利益を達成できる可能性は大きく、その可能性を精力的に追求すべきである。カボタージュポリシーは、統合された運輸政策、およびこれを持続可能にする海運の要素を盛り込むために必須の要件である。

適用免除

08. カボタージュの適用免除と特例措置は、客観的に正当化でき、例外的特性をもち、ごく限られた短い期間のみに必要とされる真の例外だけに限定されるべきである。一度限りの航行許可証のような制度の利用にあたっては、これらの基準を満たし、必ず政労使の社会的対話を経て発行されるべきである。さらに、例外的な類似状況が発生した際には、裸用船契約や適切な船舶の購入選択権付きリース契約など、その他の選択肢を検討すべきである。その場合には、カボタージュポリシーの重要な側面を適用できる。

貿易協定

09. 自由貿易協定では、国内輸送に対する留保、つまりカボタージュが一般的である。各国は、自由貿易協定を締結する際、自国籍船や自国船員を促進する能力を制限するいかなる条項も避けるべきである。交渉の際には、外国船が自国のカボタージュ市場(フィーダー輸送を含む)に参入することを制限する留保を求めるべきである。また、各国は、交渉によって既存の国内基準が損なわれたり、労働者の権利や労働条件などの国内基準の向上が妨げられる条件が課されたりしないようにしなければならない。

自国籍船ポリシー

2010年8月5-12日メキシコシティー開催第42回ITF世界大会にて採択

2023年12月7-8日開催サンチアゴ公正慣行委員会にて改正

01. 自国籍船(すなわち、ITFによってFOCに指定されていない船舶)は、旗国のITF加盟組合が交渉した自国の団体協約の適用を受ける船員を配乗しなければならない。

居住船員

02. 自国籍船に乗船する居住船員の賃金および労働条件は、旗国のITF加盟組合の交渉事項であり、ITFが解釈する国際労働機関(ILO)が定める国際最低基準に従うものとする。

非居住船員

03. 非居住船員が自国籍船に雇用されている場合、トータル・クルー・コストは、船員部会が合意し、随時改定される最低基準を満たさなければならない。

04. 非居住船員の賃金は、船員部会で合意された基準に基づき算出されなければならない。

非船員業務条項

05. ITFポリシーに明記された船員と港湾労働者との相互連帯の原則に沿って、非船員業務条項を全ての国内協約に組み込まなければならない。

除外

06. 他のITFポリシーが適用されるか、より高い基準が存在する場合、国内カボタージュ、地域基準、オフショア、大陸棚、フェリーサービス、域内海運およびクルーズ船は、本ポリシーから除外される。

二者間関係

07. 労働提供国組合は、特に自国籍船に乗船する同国人へのサービス提供を通じて、質の高い自国海運に重要な役割を果たす。

08. 可能であれば、自国籍国組合と労働提供国組合との二者間の取り決め/関係を深めなければならない。可能でない場合は、当該労働提供国組合に説明がなされることとする。

オフショアポリシー

ITFオフショア大陸棚/旗国支配権ポリシー

01. 「海事可動式オフショアユニット」には、他国領域内の大陸棚で操業する場合にも、自国籍国の法令、規則および団体協約が適用されるものとする。

02. 自国籍国の団体交渉条件は、最低限、大陸棚国における条件と実質同等のものとする。また、便宜置籍ユニットの場合には、ITFのポリシーが適用される。また、すべての「ユニット」は、船員と船舶に適用されるILO条約および勧告を厳守するとともに、適用されるあらゆるIMO条約・コードおよび決議を厳守するものとする。

03. 大陸棚国が雇用、社会経済条件に関する規定や規制を発効している場合、あるいは労働組合が現地の労働者の雇用を要求する政策を打ち出している場合、ITF加盟組合は、旗国と大陸棚国のITF加盟組合間で交渉が行われるまでは「ユニット」の配乗を行わないものとする。

04. 上記の交渉中に遵守すべき一般規則の中で、「海上乗組員」は自国籍国あるいは大陸棚国の国民あるいは居住者であること、およびITF加盟船員組合の組合員であることを義務づけるべきである。「ユニット」が便宜置籍国の旗の下で操業している場合には、受益船主国の労働組合に交渉権がある。

05. 自国籍国と受益船主国の加盟組合はそれぞれ、大陸棚国の加盟組合と「ユニット」の船主／運航者／用船者の間で行われる「ユニット」の配乗を議題とするあらゆる交渉の場に参加する権利を有する。

06. これに関連して、関係加盟組合は、相互に、またITFに対して、交渉のあらゆる側面および局面に関する情報提供を行う事が重要である。自国籍国および大陸棚国の加盟組合は、ITFに対し、あらゆる関連法令、規則および政策文書の写しを提供するものとする。

07. ITF加盟組合は、労働組合間交渉のいかなる局面においてもITFに対し、ITF規約に規定されている通り、初期には調停者として、また最終的には裁定者としての役割を果たすよう求めることができる。

08. 自国籍国および大陸棚国の加盟組合と船主、運航者および用船者との間でITF許容協約の下で旗国加盟組合の下にユニットを戻す合意を成立させるために、自国籍国および大陸棚国の加盟組合はあらゆる努力を行うものとする。

乗船作業班に関するポリシー

外航船に乗船する乗船作業班に関するITFポリシー

2005年４月リオデジャネイロ開催船員部会総会にて採択

2023年12月7-8日開催サンチアゴ公正慣行委員会にて改正

はじめに

01. 「乗船作業班」は、50年以上も海運業界の一部として機能してきたが、当初の目的は、通常の運航に必要な部分以外で、本船上で手に入らない専門的な技能や知識を提供することであった。配乗人員が削減される一方で、船舶が大型化、停泊時間が最短化される中、乗船作業者は、ピーク時の作業および時間が許せば造船所や最近では益々入港中に行われるようになってきている補修作業を手伝うための追加の労働力へと変わってきた。「乗船作業班」の役割と船員が伝統的および歴史的に行ってきた職務との区別が曖昧になってきており、乗船作業者の存在は、旗国が最低配乗定員を決める際の重要な決定要素となっている。乗船作業者の賃率は伝統的に船員の団体交渉協約の適用外とされていたり、船員に関するILO条約も適用外であることから、彼らの存在が船員の雇用条件の切り下げに利用される可能性がある。

02. ITFは、限られた期間内に乗組員に専門的技術を提供する必要性を認識し、また、長期入港しなくなった近代型船舶の計画補修については、刷新された取り組み方を認識する一方、乗船作業班がしばしば船舶に恒常的に配置され、船員の身分証明書を持って運航を行い、基本的な船員業務を行っていることも認識している。

乗船作業班が行っている業務

03. 本来の業務、またそれ以外も含め、乗船作業班が行っている業務範囲は以下の通りである。

    a. 製造業者の担当者による機器、電気装置のメンテナンスと補修

    b. 航海機器、無線装置の補修と調整

    c. 船舶のホールドの清掃とメンテナンス

    d. 塗装とデッキの定期メンテナンス

    e. エンジンと電気装置類の補修と定期メンテナンス

    f. 大小の継続的な検量作業

    g. 荷役とラッシング

    h. 港湾区域および危険区域における保安業務

    i. 船体の溶接補修

    j. 綱とり

乗船作業班の問題の範囲

04. 全ての船員は厳しい健康診断を受けており、また、消火活動ができ、緊急時には船舶から安全に避難でき、そして海上でサバイバルできるように基本的な訓練を必ず受ける。乗船作業班には、こうした法的要件を満たすことは求められておらず、定員外扱いであり、最低配乗要件の外におかれている。従って、緊急時において乗組員の負担になることがあり得る。逆の見方をすれば、旗国は、乗船作業班が恒常的に使用されている場合には船員の数をかなり少なく抑えられるように、IMO総会決議 1047(27) に基づいて最低安全配乗定員を決定する際に乗船作業者の使用を考慮にいれるだろう。

05. 船舶と港湾施設の国際保安(ISPS)コードによって導入された海上保安対策によれば、船舶は保安計画を作成せねばならず、船舶保安職員は、船内で働く人間は誰も船舶や入港する港に危険を及ぼさないこと、また訪問者を常に監視の下に置くことを確実に行わなければならない。船舶管理会社から直接派遣されていない、また、管理会社と直接関係を持たない臨時労働者の雇用は、船舶に大きな保安上のリスクをもたらし得るものであり、このことは各港における保安検査に影響を及ぼし、また乗組員の上陸休暇の取得を妨げてしまうだろう。

06. 船級協会は、大規模な船体補修が十分な資格のない乗船作業班によって、また、適切な監督なく、船級協会にも連絡せず、海上で行われていることが多いことについて懸念を表明している。こうした違法な補修が、昨今の多発する船舶事故の一因となっている可能性もあり、国際船級協会連合(IACS)はこのような慣行に懸念を表明するとともに、全ての船舶運航会社および船長に対し、航海中の補修とメンテナンスに関するIACSの統一規則URZ13(改定第3版)の要件に従うよう勧告している。

07. 現在、ILOの船員の定義には船内で働く全ての人を含むが、IMO/SOLASの定義はそうなっていない。従って、訓練、責任など、IMOが定める最低要件が適用されない例外部分－つまり、健康診断や安全訓練などのことだが－が存在することになるが、しかし、権利、保護など、ILO条約が定める最低基準、つまり、最低賃率、送還などは適用される。こうした法の抜け道があるため、船員や海運業界で陸上勤務している人には適用される保護が適用されない乗船作業者の使用が急増している。

08. IMOが乗船作業者を船員と認知していないにもかかわらず、彼らの恒常的な使用が最低安全配乗証明をまさに必要最小限要員数に切り詰めるための正当な理由と見なされており、また、海運会社に訓練生のためのポジションや専門的技能を持ったポジションへのキャリアパスを作らせない要因になっている。

09. 同等の職位や職名にもかかわらず、益々数多くの乗船作業者が、ITFや加盟船員組合によって交渉される協約の回避に利用されている。乗組員が「乗船作業者」の地位に直接転換され、協約満了までそのままの状態で乗船したというケースもある。このような慣行は、当直業務を行わない全ての乗組員を実質的に非正規雇用化するものである。

10. 配乗人員が少ない船舶においては、綱とりチームを提供するのが慣行になっている。港湾区域の規制緩和のために、こうしたチームがラッシング、揚げ荷、積荷などの作業に利用される恐れが高まっている。ITFは、船舶に乗船する乗組員がこのような作業をすることに対して反対するキャンペーンを継続して行っており、このキャンペーンには船員・港湾加盟組合の全面的支持を得ている。

11. ITFは、船員は民間人であり、完全かつ適正な労働環境を享受する権利があり、また、会社や政府から海賊やテロ攻撃に対する保護を受ける権利があると主張してきた。船員の安全が危険にさらされる場合の乗船保安チームの使用については、ITF加盟組合も支持している。しかしながら、ISPSコードに明記される通常の保安要件を遵守するために十分な数の正規乗組員が乗船しているべきである。

定義と要件

12. 船員の定義は、「**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、従事し、又は労働する者をいう。[21]」とする2006年の海上の労働に関する条約(改正)第2条第1項(f)の定義が反映されている。

13. IMOは、SOLAS条約の中で、乗客の定義に基づいて、より広い定義を示している。それによると、乗客とは以下を除く全ての人を指す。「船長、乗組員、およびその船舶での業務のために何らかの職務に雇用されているか、従事している人たち」

14. このSOLASの定義は明らかに、乗客でも乗組員でもない契約および臨時労働者の認知や乗船作業者の使用により大きな機会を与えている。

15. 航海中の補修とメンテナンスに関する船級協会の要件IACS URZ13には、次のように規定されている。「乗船作業者による船体修理は以下の場合以外は認めない:

    a. (サーベイヤーとの)ミーティングを行った上、条件が十分であると確認されている。

    b. 終了した時点で、十分な検査が行われた。」

16. 安全配員の原則に関するIMO総会修正決議A.1047(27)は、安全配員とは、船舶、乗組員、乗客、貨物、財産の安全と保安および海洋環境の保護に必要な、資格と経験を備えた船員の数のことであると規定する。

21 2006年2月にILO第94回（海事）総会で採択された、職種に関する情報に係るILO決議VIIでは、一定の期間船上で働く特定の職種の労働者を船員とみなすべきかどうかの明確化が必要な状況が発生するかもしれないことが認識されている。本決議には、船員を定義する際に生じる可能性のある問題の解決の参考となる職種や基準が含まれている。

乗船作業班の使用についてのITFの見解

17. ITFは、乗船作業者が船員の雇用に対する脅威となることを認識し、

    a. 乗船作業者を長期に利用することで、正規の乗組員を減らす行為を非難し、

    b. 船員を、船舶において何らかの職務に雇用されているか、従事している全ての人と定義するようないかなるILO条約およびIMO条約の改正を支持し、

    c. 港湾労働者が伝統的・歴史的に行ってきた荷役作業に船員や、常用・臨時雇用の別を問わず、船内の他の労働者を使用することに積極的に反対し、

    d. 違法な補修作業、特に、環境や乗組員の生命を危険にさらすような補修作業が行われないようにするため、船級協会やその他の団体と協力し、

    e. 海上訓練の機会を広げる必要性を認識し、ピーク時の作業に支

援労働者が必要な場合には、正規乗組員の養成を目指した訓練施設を設置し、

f. IMOにおいて、最低配乗証書の全体的な見直しを行うことを求めて積極的なロビー活動を行い、配乗定員を危険なレベルで設定している旗国を明らかにし、

g. 船内の全ての労働者が、ILO最低賃金を遵守する労働協約の適用を受けており、また、船舶乗組員の労働協約を切り下げないよう確保し、

h. 乗船作業者による保安作業を監視し、入港中の船員の作業量と権利、そして海上における船舶の安全にどのように影響するかを見定め、そして、

i. 乗船作業者の労働条件は、許容できる労働環境、および安全で適正な労働条件の必要性に関するILO方針に矛盾しないようにするべきであると認識する。

乗船作業班に関するITFガイドライン

18. 乗船作業者が船舶の運航上、正当な職務において使用される場合、以下を適用すべきである。

    a. 乗船作業者が船内で作業する最大期間は、連続した12ヶ月間のうちの1ヶ月とする。

    b. 保安業務を目的として雇用された者は、他の船員の業務を行うべきではない。

    c. 船級協会URZ13(改定第3版)に従って実施された検査または構造上重要な作業は全て、船級協会に報告されるものとする。

    d. 全ての乗船作業者には、少なくとも、乗組員と同等の賃金や適切なILO条約および勧告に定められた最低条件と保護を規定する協約によってカバーされなければならない。

    e. 乗船作業者の導入は、現乗組員を置き換えるために使われるべきではなく、また、ITF協約を恒常的に侵害するために使われるべきではない。

船員憲章ポリシー

FOC船に乗船する船員の組合員資格および当該船員に対する責務に関するITFポリシー

2010年8月5–12日メキシコシティー開催第42回ITF世界大会にて採択

はじめに

01. ITF加盟組合は、ITFの規約に基づく自立した組合であり、ITFの便宜置籍(FOC)キャンペーンに関連するポリシーをはじめ、ITFのポリシーを受け入れる。

02. ITFは、マラケシュポリシーに定めるとおり、公正慣行委員会(FPC)が承認した基準および手続きに従って団体協約を承認する。

03. この「船員憲章」ポリシーは、ITF加盟組合が締結した便宜置籍(FOC)船に関するITF承認協約に基づいて乗船する船員に関わる責務および組合加入権について、ITF加盟組合に合意された慣行を定めるものである。

組合費と組合の責務

04. ITF加盟組合がITF承認協約に基づいて雇用される船員に課す組合費の水準および種類は公平であるものとし、当該加盟組合がそれらの船員に提供するサービスに対応していなければならない。

05. 公正慣行委員会(FPC)の定める通り、FOCに適用されるITF承認協約に基づいて雇用される船員に関連して、加盟組合が満たすべき最低限必要な中核的責務は以下の通りである。

    a. 適切な形態の組合員証

    b. 組合のニュースレター、定期刊行物または機関誌

    c. 組合役員の電話番号と名前を記載した連絡先名簿

    d. 団体協約の下の正当な根拠に基づく苦情申請への支援

    e. 組織の問題に(組合員資格の特別な性質を反映する形で)参加する権利

    f. 可能であれば、組合代表による船舶視察

    g. 二者間協定が締結されている場合における各加盟組合の主要責任の確認

責任

06. 船員または船員の代理人によりITF協約に基づいた苦情申請(未払賃金、負傷または死亡のいずれかに関する苦情申請であるかを問わない)があった場合は、まず第一に、締約組合がその苦情申請の処理に責任を負う。当該加盟組合は、承認および許容団体協約に基づき申請した組合員の支援に責任を負う組合役員(ITFインスペクターまたはコーディネーターではない者)を特定し、それらの役員をITF書記局に通知する。

07. 複数の加盟組合が組合員について組合費を共有している場合、関係加盟組合は、全ての場合に国籍または居住地に関わらず全ての船員について労働組合の責務を完全に果たさなければならないことを考慮に入れ、どの加盟組合が協約に基づいて雇用される船員の支援に責任を負うかに関して合意する。責任の分担について合意したら、関係加盟組合は、それに従ってITF書記局に通知する。

08. 加盟組合は、ITF承認協約に基づいて提出された苦情申請（未払賃金、負傷および死亡に関する要求など）の件数、それらの苦情申請の詳細や解決条件に関する情報をITF書記局に継続的に提供する。

TCCおよび／またはIBFの基金部分

09. ITF承認協約に組み込まれる基金部分は、ITFの基金・監査ポリシーに定めるITF要件に従わなければならない。

ITF書記局と組合

10. 寄港地で船員の苦情申請に対処する場合、締約加盟組合は海外の組合員に限られた支援しか提供できないことがある。そのような場合、ITF書記局は引き続き船上で船員を支援する。加盟組合の組合員が関わっている場合は、ITFおよび加盟組合が協力して可能な限り支援を行う。

WWW.ITFGLOBAL.ORG

世界を動かす交運労働者

国際運輸労連

49-60 Borough Road
London SE1 1DR
+44 (0)20 7403 2733