

シーフェアラーズ・ ブルテン



国際運輸労連

船員のために 勝利を掴む

便宜置籍船(FOC)キャンペーン75周年
ウクライナの船員を支援

12頁の綴じ込みガイドブック：ITFに支援を求めるには



2 目次



- 4 2022年のFOCキャンペーンの成果
- 5 FOCキャンペーン75周年
- 10 遺棄
- 11 支援の現場最前線
- 16 行動する労働組合
- 17 コロナ禍の影響
- 18 健康と幸福

12頁の綴じ込みガイドブック 連絡先とアドバイス

- 19 活動家の素顔: ジャッキー・ドー (DOWUL、リベリア)
- 20 カボタージュ
- 21 オートラリア沖の海賊被害
- 22 「ShipBeSure」と詐欺
- 24 業界の動向
- 26 フェリー
- 27 インспекターの素顔: ITFインспекター
- 32 ジェンダー差別と闘う
- 33 ITF船員トラスト
- 34 港湾労働者
- 35 水産
- 36 ITFのウェブサイトとソーシャルメディア

デジタル版はこちら



国際運輸労連 (ITF) は、約153か国、735組合の交通運輸労働者1千8百万人 (ITF加盟211組合の船員百万人を含む) 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125人のインспекターやFOCキャンペーン担当者を配置しています。

ITFシーフェアラーズ・ブルテン No.37/2023

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
FAX03-3769-4471 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。PDFをダウンロードすることもできます。tinyurl.com/itfseafarers

表紙写真: Elijah Jose Barrios

シーフェアラーズ・ブルテン 2023



「ITFが仕事を探す船員を狙う詐欺師を今年も糾弾し続け、再び悪徳マニングエージェントの摘発に成功した話をご紹介します」

今年、ロシアによるウクライナ侵攻が暗くのしかかった年でした。今年のシーフェアーズブルテンでは、ウクライナの船員を代表するMTWTU労組が、ロシアのウクライナ侵攻が船員とその家族にどのような影響を与えたかを報告しています。また、ITF船員トラストがウクライナの訓練生の訓練継続をどのように支援しているかも紹介します。

今号にはまた、ITFの便宜置籍船反対 (FOC) キャンペーン立ち上げから75周年を祝う記事も掲載されています。ITFの取り組みのおかげで、FOCというこの不埒な制度は国際的な懸案事項として定着しました。FOCが船員にとって真に何を意味するのかを示し、また、ITFインスペクターが加盟組合と協力し、船員のために達成した成果を称えます。

また、国際労働機関 (ILO) では、コロナ禍を受けて、海上労働条約 (MLC) を新たに改正し、船員をさらに保護する方法を検討していますが、これについても紹介します。

ITFが仕事を探す船員を狙う詐欺師を今年も糾弾し続け、再び悪徳マニングエージェントの摘発に成功した話をご紹介します。船員募集のプロセスや詐欺から身を守る術を知りたい場合は、ITFのウェブサイト「ShipBeSure」をご覧ください。

今号ではまた、英国で発生した786人のフェリー労働者の違法解雇にもスポットライトを当てました。この争議では、賃金・労働条件ダンピングの人的コストが明らかになり、世論の怒りを買いました。ITFは、フェリー業界のこうした仕打ちに終止符を打つ組合の取り組みに注目しています。

ITFとITFに加盟する海事組合、船主、国連機関で構成される新たなタスクフォースは、環境に優しい海運業を実現するために、2030年代半ばまでに約80万人の船員を新たに訓練する必要があると指摘しました。この極めて重要な展開についても検証します。

ITFインスペクターへの連絡方法、ITFインスペクターによる支援、契約や法的権利に関するアドバイスなどの必要な情報は12ページの綴じ込み記事をご覧ください。

今号では、コロナ禍が一部の船員に未だに及ぼし続けている影響にも注目しています。中国がコロナ禍での規制を緩和し始め、2023年内にパンデミックの最悪の事態を収束させることができることを願っています。私たちの生活の大部分が停止していた時に、世界を動かし続けてくれた船員、その他の交通運輸労働者に改めて感謝します。

連帯をこめて

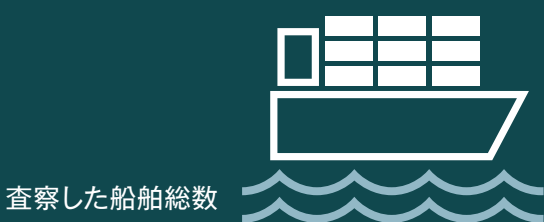
ITF書記長
スティーブ・コットン

数字に見る FOCキャンペーン

(2023年4月4日現在)

ITFが査察した船舶の数

ITFが査察した船舶を問題が判明した船舶と問題がなかった船舶に分類



査察した船舶総数

8,714



7,483

問題が判明した船舶数



1,231

問題がなかった船舶数

査察で判明した 問題上位5種



1,941 契約違反



435 協約関連



1,549 賃金未払い



914 国際基準の非遵守

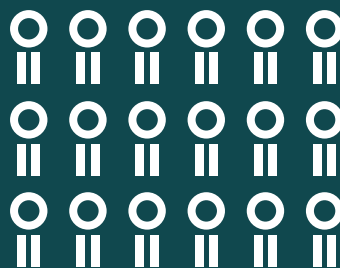


256 医療関連

未払賃金回収総額



ITF協約の対象となる船員と船舶の数



280,687

対象船員数



13,260

ITF協約数

便宜置籍船 (FOC) キャンペーン 75周年

ITFが海運業界における便宜置籍船 (FOC) の弊害に対してキャンペーンを開始してから75年になる。この間、ITFはFOCを国際問題として訴え、インスペクターや加盟組合はFOC船員の適正な賃金・労働条件を確保するために精力的に闘ってきた。ITFインスペクター・コーディネーターのステーブ・トローズデルがその闘いのハイライトを紹介するとともに、FOCが存在し続ける理由を解説する。

写真: Karlo Immanuelle D. Garcia

FOCが存在する理由

FOCとは、船主国以外の国の船籍となっている船のことである。

船舶は国際海域を航行することが多いが、船籍はどこか一つの国に登録されていなければならない。その国、いわゆる旗国は、自国に登録する船舶の所有者に当該船舶の安全や乗組員の福祉に関して一定の基準を守らせる法的責任を負っている。

一方、船主の目は船員の福利よりも利益に向いていることの方がはるかに多い。FOCの魅力はコストを節約できることだ。外国に置籍した方が登録料も税率も安い（あるいは無税である）。

また、船舶を所有している国の労働規制を回避し、船員により低い賃金・条件を適用することができる。つまり、船主は外国に置籍することで、雇用する船員に対する道義的・経済的責任から事実上逃れることができる。

海運産業が存在しない国が船籍登録を受け付けるのは、お金というインセンティブがあるからだ。船主に登録料を請求することで、簡単に儲けられる。外国の旗国は、船籍国としての責任を負うことなく、お金を稼ぐことができるのだ。旗国にとっては、顧客の船主の負担となる厳格な安全・福祉基準の法律を施行する動機がない。安全基準や訓練基準が低く、乗組員の国籍に制限を設けない船籍もある。

卑劣で搾取的なFOCシステムは、警察が犯罪者から報酬を得ているようなものだ。

乗組員の福利への影響

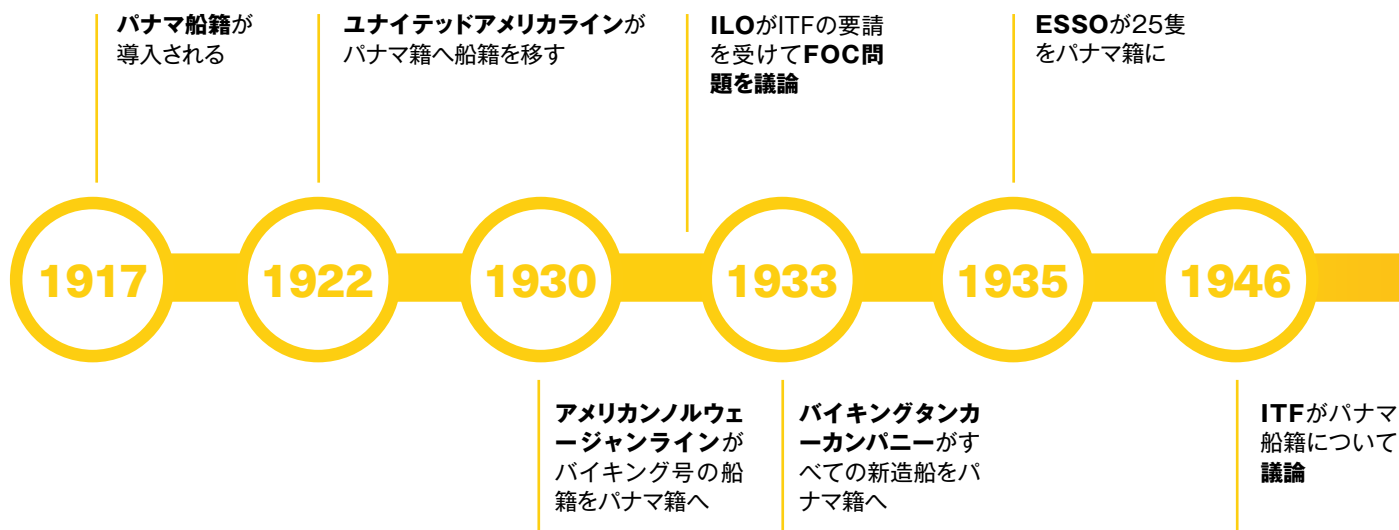
海上労働条約（MLC）は、船員の処遇に関して世界中の船舶に同一の基準を適用させ、公平な競争の土壌を確保しようとするものである。

しかし、重大な抜け穴が存在するため、船員の福利に対する責任を回避する手段としてFOCが利用されている。船員はさまざまな利害関係の板挟みとなり、彼らの利益は常に後回しにされる。その結果、数週間、時には数カ月、数年にわたり搾取されることもある。

虐待され、搾取されている船員にとって、苦情を申し立てたり、外部に支援を求めたりすることはあまりにも恐ろしいことだ。

ITFのFOC船査察で明らかになった、最もよく行われている虐待は次の通りである。

- ・低賃金
- ・劣悪な船内労働条件
- ・質の低い食事や飲料水
- ・長時間労働と不十分な休憩時間、およびそれらに伴うストレス・疲労
- ・時には数カ月におよぶ賃金未（不）払い
- ・安全でない船舶
- ・劣悪な安全慣行-重大事故につながる可能性があるが、外部の支援なしに補償を受けられる可能性は少ない
- ・船員の遺棄に対して無責任
- ・船員が必要なときに医療施設を利用できない



ほとんどの場合、船上で適用されるのは船籍国の法律である。よって、乗組員の母国が彼らを守るためにできることは少ない。また、FOC船には真の国籍がないので、どの国の船員組合も手が届かない。そこでITFの出番だ。



ITFの役割 - あなたを守るために

ITFは便宜置籍船 (FOC) に乗り組む船員の賃金・労働条件に対して強い影響力を持っている。船主と協約を交渉、締結し、インスペクターによる取り締まりを通じてこれらの協約を遵守させている。インスペクターは船員からの苦情や支援要請に対応し、調査を行う。

船主も旗国も義務を果たそうとしない場合に、現地の組合と協力しながら、船員の権利の保護・促進のために精力的に活動している。

船内で問題に直面したら、現地の組合やITFインスペクターに連絡しよう。現地に組合やインスペクターが存在しない場合はITF船員サポートチーム (seafsupport@itf.org.uk) にメールで連絡を。

FOCキャンペーンの力

1917年にFOC第一号のパナマ船籍が導入された。1935年のEssoをはじめとして、大手海運会社がこぞってパナマに置籍した。

ITFは1948年のオスロ大会で正式にFOCキャンペーンを開始した。同年、リベリア船籍が制定され、FOCの流れはますます加速した。2022年までに42のFOCがあった。(FOCのリストは<https://www.itfseafarers.org/ja/focs/current-registries-listed-as-focs>へ)

FOCキャンペーンはITFに加盟する船員組合と港湾労組が共同で責任を負う運動である。FOCキャンペーンの意思決定機関である公正慣行委員会 (FPC) は船員組合と港湾労組の両方の利益を代表している。

FOCキャンペーンの政治的目的はFOCシステムの撲滅である。そのために、ITFは国連海洋法条約 (UNCLOS) に基づき、実質的な船主と船籍との間には「真正な関係」が存在すべきであるという認識を世界的に確立しようとしている。

FOCシステムが悪徳船主にもたらす金銭的インセンティブは、このキャンペーンが長く厳しいキャンペーンになることを意味している。しかし、ITFはFOCシステムの問題を国際的に訴え、各国政府、国際労働機関 (ILO) や国際海事機関 (IMO) などの国連機関、海運業界全般のアジェンダとして認めさせてきた。

ITFオスロ大会でFOCキャンペーンを立ち上げ、国際的なボイコットを呼びかける。

ITFシュトゥットガルト大会で福利基金を設置

ITFアムステルダム大会でパナマ、リベリア、ホンジュラス、コスタリカ船籍のボイコットを訴える

1948

1950

1952

1956

1958

リベリア船籍導入

ITF特別船員部 (SSD) 設置

FOC船50隻に協約締結

FOCの船腹量が900万トンに

FOCシステムが存在し続ける中、ITFはFOC船に乗り組む船員が国籍に関係なく適正な最低賃金・労働条件を享受できるよう闘い続けている。虐待され、搾取される船員を守るために、運動を主導している。

ITF協約

ITFとITF加盟海事組合は1971年に初のITF協約を締結した。

ITF協約の最も一般的な形態は、ITFが特定の船主協会で構成される合同交渉グループ（JNG）と国際交渉フォーラム（IBF）で2年ごとに交渉する枠組み協約である。このIBF協約は、これらの船主協会に所属する船社が所有する船舶の乗組員のみ適用される。また、ITFに加盟する組合だけが締結することができる。組合はIBF協約を基に自国の船社と全国協約を締結する。会社レベルの協約を締結することもある。

第二の形態はトータルクルーコスト（TCC）協約である。TCC協約はITFの承認を受け、船主（船舶の実質的な所有者、運航会社、あるいは管理会社）と実質的所有者が拠点を置く国の組合、場合によっては労働供給国の組合が署名するものでなければならない。これにより、当該国の法律や慣習が考慮され、乗組員は自国の組合に加入できるようになる。

ITF協約は当該船舶の乗組員の労働条件を詳細に規定する団体協約（CBA）に雇用主を法的に拘束する。船員、雇用主、船舶、団体協約の詳細が記載された、各船員の雇用契約（SEA）についても規定している。

1952年までに50隻のFOC船に協約が締結された。2022年までに11,862件の協約が締結、運用され

ており、そのうち10,953件がFOC船に適用されている。ITF協約が最も締結されているのは、パナマ、マーシャル諸島、リベリア、マルタ、バハマの5つの船籍である。

ITFインスペクター

1971年、ITF協約の履行を監視するためにITFインスペクター事務局が設置され、オーストラリア、フィンランド、英国、イタリア、米国にインスペクターが配置された。

2022年には55カ国の104港以上に125人のインスペクター/コンタクトが配置され、ITF協約の履行を監視している。海事産業の雇用状況を反映し、インスペクターも男性の割合が高い。現在、35歳未満のインスペクターが10人、女性のインスペクターが18人いる。

彼（女）らは、抛り所のない船員に代わって、毎年、何百万ドルもの未払い賃金や傷害・死亡補償金を回収している。



ここ10年間（査察が厳しく制限されたコロナ禍を含む）で、

ITFインスペクターは
102,407隻の査察を実施した。

ITFインスペクターは
**総額4億5,000万ドル超
(450,957,104)**の未払賃金を回収した。

ITF標準協約
が採用される。

ITF TCC協約が
採用される。

国際交渉フォーラム
(IBF)が設置され
る。

7つの船籍が
新たにFOC
に指定される

1971

1980

1984

2003

2006

2021

ITFインスペクター事務局
が設置され、オーストラリア、
フィンランド、イタリア、英国、
米国にインスペクターが配置される。

マン島国際船籍
が導入される。

便宜港湾(POC)
キャンペーンが開始される



FOCのせいで、 7年間の奴隷生活

エンジニアとしてアル・マハ号に乗船して10年、アブドゥル・ナセル・サレハは未だに船内で足止めされている。しかも賃金は2015年から支払われていない。ITFのFOCネットワーク・コーディネーター(アラブ・イラン担当)のモハメド・アラチェディは、サレハの苦しみが続く中、事態を解決すべき人々が行動を起こしていないと指摘する。

これは明らかに現代の奴隷制の一例だ。サレハは船主に騙され、おだてられ、他の乗組員が乗下船する中、職場に留まり続けている。シリア国籍のサレハは、エジプトとスーダンにいる家族を養うことができず、家族は友人からの借金に頼らざるを得なくなっている。子供たちに会えたのは一度だけだ。

「賃金の支払いを求めたが、脅されるだけだった」とサレハは2022年9月19日付のメールで私に告げた。「船主が亡くなり、その息子が後を継いだとき、息子は未払い賃金14万ドルを支払うことに合意した。サインもした。しかし、賃金は支払われないままだった」

ITFはできる限りのことを行っている。現在の船主であるアバルカイル・マリン・ナビゲーションや、旗国のタンザニア、サウジアラビア海事当局に書簡を送り、未払い賃金

の支払いと本国送還を求めた。しかし、2022年12月末までに届いた回答は、サウジアラビアのポートステートコントロール (PSC) が本船を査察したというものと、タンザニア当局が本件を調査中であるというものだけだった。船主からは何の回答もない。

ITFは、2022年7月の乗船以来賃金未払いが続いている他のシリア人船員4人に対する賃金の支払いも要求している。他の2人は賃金未払いのまま別の船に移され、他の3人は本国に送還された。スーダン人の元乗組員が船主に対して法的手段に訴えたとの情報もある。

サレハはアル・マハ号で働き続けており、今はサウジアラビアのジェッタ港にいる。

悲しいことに、タンザニアは最悪レベルのFOCだ。港湾当局の査察を経て、2022年11月、タンザニア籍の11隻が欠陥を理由に欧州および北米大西洋沿岸の港湾への入港を禁じられた。タンザニア籍船の遺棄事例は過去3年間で15件にのぼる。

自国に登録する船舶に労働の基本的なルールを守らせる能力がない国は、オープン・レジストリーを運用すべきではない。FOC制度が存在しなければ、サレハのようなケースは発生しなかっただろう。■



遺棄から 自身を守る

写真: Pedro V. Soto III

ITFインスペクターのスティーブ・トラウズデールは、船員は自身を守るためにできる限りのことをするべきだと警告する。

船員遺棄の件数は増加傾向にあり、特にコロナ禍で大幅に増加した。2018年には、34件が報告されたが、2022年には118件が発生し、うち113件はITFが通報したものだ。この113件で、支払われるべき未払い賃金の総額は990万米ドルを超え、ITFインスペクターは1,300人以上の船員を支援してきた。

海上労働条約（MLC）によると、船主による船員遺棄は、船主が以下の行動を取った場合に発生しがちだ：

- ・ 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、契約で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インスペクターが対応したケースはすべて、船員がITFに助けを求めて連絡してきた結果、発生している。そもそも、船員から連絡を貰えなければ、ITFに船員を助ける力はない。

自分たちのために 以下の4つの基本 ステップを取ろう。

1. **まずもってリスクを回避するようにしよう。** 契約に署名する前に、船舶について入手可能な情報をすべてチェックしよう。船舶の位置や目的地の詳細がわかるウェブサイトを利用する。また、すべての遺棄船舶をリストアップしているILOのデータベース (<https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home>) を利用する。（船名が変更になった場合はIMO番号で検索する）
2. **船内でも用心しよう。** 上船した後、賃金の未払いが数週間続き、それが数か月に及ぶというのが、船主がその船と乗組員を遺棄しようとしているかもしれない典型的な兆候といえる。給料の全額を一か月以上支払われていない場合は、MLC違反にあたる。
3. **迅速に行動しよう。** 遺棄される危険があると思ったら、「待たずに行動する」船主が応答しない場合は、保険会社に連絡しよう。保険は、遺棄の瞬間から帰宅するまでの雇用契約または団体協約（CBA）に沿った最大4カ月分の未払い賃金と権利、および合理的な額の経費（例えば本国送還、宿泊、必需品、医療費）を補償する。
4. **声を上げよう。** オーナーや保険会社が助けてくれない場合でも、使用者への恐怖に負けて行動を止めてはならない。ITFに連絡すれば、完全に匿名のまま話をするができる。

メールで abandonment@itf.org.uk に連絡しよう。

遺棄された船員の 本国送還が実現 賃金は未払いのまま

セントジェームズ・ SHIPPINGに遺棄されたパナマ籍タンカー4隻のパキスタン乗組員の未払賃金回収を支援するITFの取り組みについてシーフェアラーズ・ブルテンが報告する。



4隻のうち2隻はインドでーイオン号（乗組員21人）はムンバイで、ソル号（乗組員20人）はハジラでー遺棄された。ルア号（乗組員22名）はドミニカ共和国のラスカルデラスで、アリアナ号（乗組員23名）はイエメンのアルモカで遺棄された。

これらの船舶が差し押さえられようとする中、数カ月もの賃金未払いが続いている乗組員の窮状は、食料、飲料水、燃料の不足で一層悪化していた。2022年7月22日、ソル号とイオン号の船長は、発電機の故障、燃料の枯渇、重要スペア部品の不足により、電力を失う可能性があるかと警告した。

2022年7月初旬から本件に携わっているITFコンサルタントのジョン・ウッドが、船主のセントジェームズSHIPPINGや抵当権者のエントラストとその弁護士、アメリカンクラブ、配乗代理店のグローバル・レイディアンズ・シッフマネージメント、用船者、貨物受取人等と複雑でフラストレーションのたまるやり取りに従事してきた。

ウッドはソル号とイオン号の船長に、乗組員に賃金が支払われ、食料等の供給を受けるまで、いかなる商業活動も行わないよう助言した。インドの裁判所がソル号に燃料の積み下ろしを命じ、船長が拒否したところ、貨物受取人のオレオエネルギーの代理人弁護士が、裁判所命令に従わない場合は侮辱罪で刑務所に入ることになると脅してきた。

2022年8月、ウッドはイオン号、ソル号、ルア

号の乗組員の賃金支払いと送還について、エントラストおよびその弁護士と合意に達したが、エントラストは合意を守らなかった。アメリカンクラブはセントジェームズ・SHIPPING所有船舶のP&I保険を解約していたが、海上労働条約（MLC）に基づき、遺棄された船員のために一定の保険を提供する義務があった。アメリカンクラブは最終的にルア号の乗組員を送還し、MLCで義務付けられている4カ月分の賃金を支払ったものの、他の3隻の乗組員には同一の処遇を行わなかった。

ソル号とイオン号はインドの裁判所を通じて売却され、乗組員は本国へ送還された。ITFは二隻の乗組員の弁護士を任命し、裁判所に支払われた売却代金から乗組員の未払賃金を回収しようとしている。

また、ルア号を拘束し、乗組員の未払賃金（アメリカンクラブから支払われた4カ月分を上回る分）を請求するための弁護士も任命した。

アリアナ号の乗組員の未払賃金は最終的にセントジェームズ・SHIPPINGが7月26日までに支払ったが、彼らが本国送還のために下船したのは2022年7月31日で、カラチに帰国したのは8月5日だった。ITFは未だに支払われていない計21,033,333ドルの回収を目指している。■

ITFインスペクターのアンドレイ・チェルノフ（中央）とビバ・トリニティ号の船員たち。



クライペダ港で足止めされたら？

ITFインスペクターに相談を

医師から就労不適切と判断された船員2人が1カ月間も船内で足止めされている。クライペダ港（リトアニア）の国境警備隊との問題が解決したにもかかわらずだ。現地のITFインスペクター、**アンドレイ・チェルノフ**は、クライペダ港で同様の問題に直面した非EU圏の船員にアドバイスを行っている。

パナマ籍のビバ・トリニティ号は2022年9月15日から11月20日までクライペダ沖に停泊していた。ロシア人のAB船員2人が体調を崩し（1人は高血圧、も

う1人は膝の痛み）、2回病院に搬送された。彼らは2回とも就労不適格と判断され、母国で治療を続けるように言われた。

彼らはシェンゲン協定非加盟国の居住者だったため、通過ビザが必要だった。しかし、国境当局は本船が入港するまでビザの発給を拒否し、特に危険なケースではないと判断した。

ビバ・トリニティ号がクライペダ港に接岸するかどうか、あるいはいつ接岸するかは、用船契約の関係で明確ではなかった。船主が船員2人を85km離れたロシアとの国境まで護衛する国境管理官の費用を支払うと申し出たが、拒否された。

リトアニア船員組合（LSU）が国境管理当局および入国管理局に説明を求めたが、回答はなかった。船主は在リトアニアのロシア大使館にリトアニア外務省を通じての行動を要請した。最終的には、我々の共同の努力が実り、2人は2022年11月15日に本国に送還された。

非EU圏の船員に伝えたい — もしクライペダ港で通過ビザの発行を拒否されたら、私に連絡してほしい。当局は特定の法律を参照しなければならないことになっている。私に関与してこれらの詳細を尋ねれば、通常、ビザは発行される。

ITFインスペクターの連絡先はシーフェアラーズ・ブルテンの綴じ込み付録に記載されている。■

ギリシャで5カ月間遺棄された船員

非協力的な船主や港湾局との5カ月に及ぶ闘いの末、遺棄された船員がついに本国送還を勝ち取った。クロアチアのITFインスペクター、**ルカ・シミック**が報告する。

パナマ籍の補給船ミリャナK号の乗組員は2022年5月にピレウス（ギリシャ）で停泊中に遺棄された。受益船主、乗組員管理者、乗組員がクロアチア人だっ

たため、私がこの案件を担当することとなり、ギリシャ船員連盟（PSF）、クロアチア船員組合（SUC）、ITFインスペクターのコスタス・ハラス、ITF法務部と緊密に連携しながら対応にあたった。

乗組員は精神的・情緒的に疲弊しきっていた。航空券を予約するという船主の約束を反故にされながらも、船内で生き延びて家族のもとに帰りたいと必死に闘っていた。私は同僚と共に、定期的な飲料水と食料の供給を確保したり、本国送還まで賃金全額を支払うようP&Iクラブと交渉したりした。

船主のアルヴェウス・キャピタルとピレウス港のポートステートコントロール（PSC）は終始非協力的だ

権利のために闘う 遺棄された船員

日本の大堀二三男ITFコーディネーターが担当した2つの案件は、遺棄された船員にとって、MLCが規定する未払賃金や本国送還の権利を獲得することがいかに困難かを如実に示している。

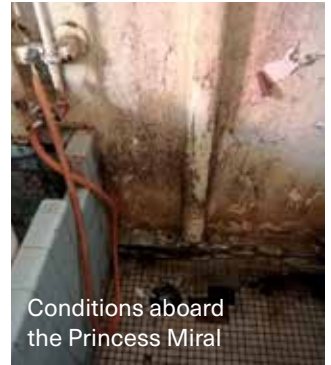
ドゥエンハイ1号に乗り組むベトナム人船員が2022年1月にITFに連絡してきた時、既に14カ月間乗船していた。

18人の船員の雇用契約はとっくに期限切れしており、1名は治療が必要な状態だった。2020年12月24日に用船者が起こした訴訟により、マレーシアの裁判所の命令で本船がラブアン港で拿捕されて以来、乗組員は食糧と燃料の不足に耐えていた。

1月14日、ITFは旗国のパナマと韓国のP&I保険会社に連絡した。P&Iは、コロナでベトナムが国境を閉鎖し、乗組員をケアする医療スタッフがいないため、2022年1月に予定されている裁判の判決まで乗組員の送還や交代が不可能だと言ってきた。そこで、船員に予防接種を受けさせて欲しいと要請したが、マレーシア当局に拒否された。

つまり、船員たちは、裁判に決着がつき、2022年4月30日に船がベトナムに戻るまで、代替りの船員を待たなければならないということだった。そうなれば、彼らの乗船期間は17カ月に及ぶことになるだろう。

2022年6月21日、インドのニューマンガロール沖でプリンセス・ミラル号が座礁した。悪天候で船倉に海



Conditions aboard the Princess Miral

水が浸入したため、15名のシリア人乗組員がインド沿岸警察によって救助された。トラウマを抱えた船員たちは、勾留所に連れて行かれた。

前年3月の乗船以来、船員たちは1カ月分(4月分)の給与しか受け取っておらず、船内のトイレや浴室、シャワーは不潔極まりない状況だったため、ITFは既に本船の問題に対応していた。

トルコの船舶管理会社は、2カ月分の給与を支払ってもらい、帰国したいとする船員の要求に対し、1カ月分の給与に甘んじて帰国するよう命じた。

7月、ITFは旗国のベリーズとP&I保険会社に報告し、インドのポートステートコントロール(PSC)にも通報した。P&Iは、本件は遺棄の基準を満たしておらず、船主は乗組員と緊密に連絡を取り合い、フライトの準備をしていたとして、本件への対応を拒否した。仕送りが途絶えた家族の生活を心配しながらも、帰国を切望していた船員たちは、最終的に1カ月分の給与だけを受け取ることに同意し、2022年9月3日に送還された。ITFは彼らの4カ月分の未払い賃金についても支払いを要求している。■

った。パナマ籍船に義務付けられていたMSM(最小限の安全な人員配置)は9人だった。ある乗組員が脳卒中で本国送還されることになっていた時、別の乗組員が手術を要する病気にかかり、本国送還が必要となったが、ピレウス港当局は残りの人員が7人となることを理由に二人目の本国送還を拒否した。

そこで、私がパナマ海事当局に問い合わせ、新たなMSM要件を発行してもらった。それでも、ピレウス港PSCはクロアチア大使館が介入するまで動かなかった。二人目の乗組員は送還されたものの、さらに二人の乗組員が医学的に業務不適格と診断されたにもかかわらず、残りの人員では船の安全を保てないとし、

船員交代が必要だと主張した。状況は耐え難いものとなっていった。

9月末に交代の船員がピレウス港に到着し、安堵したのも束の間、運航に必要な安全設備証明書の有効期限が切れていたことを理由に、港湾当局と警察が交代船員の乗船を拒否した。PSCがミリヤナK号を拘束したのは理解できるが、警察とPSCが船員交代と本国送還を阻止したことは正当化できない。

藁にも縋る思いで、PSCに関するパリ覚書の事務局に連絡し、彼らの協力のもと、ようやく解決にこぎつけた。2022年10月8日、乗組員7人は交代し、本国に送還された。■



本件に対応するITFインスペクターのジェフ・エンゲルス(左写真)とITFインスペクターのライアン・ブラザーとタイ・オネスティ号の乗組員たち(右写真)

米国沿岸警備隊による「優れた」本国送還支援に感謝

米国はまだMLCを批准していないため、米国沿岸警備隊は通常、船員の送還を支援しない。

しかし、タイ・オネスティ号の件では、オレゴン州ポートランドの沿岸警備隊がITFと緊密に協力し、疲弊した12人の中国人船員を帰国させた。米西海岸でITFコーディネーターを務めるジェフ・エンゲルスは、この支援は驚くべきものであり、極めて重要だったと語る。

2022年5月初旬にタイ・オネスティ号がロングビュー港に到着する以前から、米国沿岸警備隊は同船に乗り込む12人の乗組員の乗船期間が長くなっているという懸念があるとの警告を受けていた。

沿岸警備隊の査察官がパナマ船籍のタイ・オネスティ号に乗り込んだところ、同船に耐航性がないことが判明した。さらに、14カ月以上も船から離れられず、疲れ果てホームシックにかかった12人の中国人乗組員に遭遇した。沿岸警備隊は、船員たちの状態は「船舶と水路の安全に対して明らかに危険な状態」を呈していると判断した。

米国は、船員の権利に関するILO条約を5つしか批准していない。タイ・オネスティ号の件では、PSCは、ILO147号条約を遵守するために制定された米国

港湾・水路法に準拠して活動していた。19年間この仕事をしてきたが、雇用期間が長くなりすぎた船員を帰国させるために、この国内法が適用されたのはこれが初めてだった。米国海域への影響が考えられるため、本件は米国のメディアや海事専門誌でも取り上げられた。

台湾の船主、泰星海運の代表と交渉し、中国への帰国便を確保しようとしたが、うまくいかなかった。そこで、5月6日、ITFインスペクターになりたてで、私から研修を受けていたライアン・ブラザーとともに本船に乗り込んだ。我々は船員たちの乗船期間が労働契約で定められている最長10カ月を4カ月過ぎており、船員が帰宅を希望していることを知った。

PSCが米労働省に通報し、私が旗国のパナマに苦情を申請した。沿岸警備隊は、交代の船員の補充ができるまで、タイ・オネスティ号を港の近くに係留するよう命じた。そうやって初めて、船主は新しい乗組員への交代に同意した。

12人の船員は5月14日にタンザニアに飛び、そこでコロナの検査を受けた後、中国に帰国した。船員がタンザニアに滞在している間の部屋代と食事代を提供するよう船主に求めたところ、船員が現地で既に給料を受け取ったことを確認できた。■



「刑事告訴の取り下げと、支払われるべきすべての賃金の支払いが行われ、直ちに正義が認められることを望んでいる」

クマール隊長、 1年半の試練を経て 帰国

1年半にわたり、ドバイで拘束されていたサントッシュ・クマール船長が、ようやく帰国でき、安堵しているとITFの上級法務アシスタント、ジョナサン・ウォーリングが報告する。

2021年7月、ジェベル・アリ港でコモロ籍のオーシャン・トレーダー号にコンテナが積み付けられていた際に爆発が起り、インド人のクマール船長以下乗組員全員が取り調べを受けた。同年11月、他の13人の船員は帰国を許されたが、警察はクマール船長を拘束し続けた。乗組員は爆発を機に遺棄され、2021年3月以降、給料が支払われていない。

乗組員は爆発の責任を激しく否定したが、警察はクマール船長と乗組員4名を「他人の財産を誤って火事で焼失させた」罪で告発した。2022年8月、ドバイ第一審裁判所は彼らの有罪を認めた。それぞれに10万UAEディルハム（27,225米ドル）の罰

金の支払いと、1ヶ月の禁固刑（執行猶予3年）が言い渡された。管理会社のインゾ・ SHIPPINGと船主のシャス・SHIPPINGと他関連する3社にも、それぞれ10万UAEディルハムの罰金が科せられた。

冤罪を晴らそうと決意したクマール船長は、この判決を不服として控訴を決意した。しかし、控訴審は延期され続け、結局、裁判所から却下された。しかし、それでもなお、最高裁にさらなる上訴を行った。帰国するためには、UAEの裁判所から課された罰金を支払わなければならなかった。そのためは、家を売るしかなかった。船長は上訴審で勝訴すればお金を取り戻すことができるのではないかと期待している。

ITFの手配により、クマール船長は2023年1月14日、ようやくインドに帰国できた。インドで上訴審の刑事控訴の最終結果を待っている。

一方、クマール船長をはじめとする乗組員の未払い賃金を請求する裁判も進行中だ。刑事告訴の取り下げと、支払われるべきすべての賃金の支払いが行われ、直ちに正義が認められることを望んでいる。

ITFは試練に直面するクマール船長を支援し、必要な宿泊費、法的代理人の提供、弁護士費用を提供した。■

引き続き組合員とその家族を
支援するMTWTU

ウクライナの組合は戦時下の 船員を支持し続けている

ウクライナで戦争が続く中、ウクライナ海運労働組合(MTWTU)のオレグ・グリゴリウク委員長は、2022年12月、船員や組合の状況について、シーフェアラーズ・ブルテンにじっくりと語ってくれた。



ウクライナの船員はどのような影響を受けているか？

数ヶ月間、ウクライナ人船員は国境を越えて船に乗り組むことができなかった。しかし、2022年9月7日に第992号政令が発令され、船員や訓練生が海上で仕事をする場合は出国できるようになった。船員が多く住むオデッサやミコライフなどの地域では、この政令が施行されているが、軍の指導者は国内法の国家動員令に従っているため、適切に機能していないのが現状だ。ウクライナの法律は、閣僚の出す政令よりも優先される。

とはいえ、多くのウクライナ人乗組員は既に国外に一時避難の場所を見つけ、自国の家族や友人を支えながら海上での仕事を続けている。

海で働くウクライナ人船員の状況はどうか？

故郷を離れ、祖国がいかに苦戦しているかを知ること、船員にとって実に辛いことだ。しかし、彼らは強く、プロ意識も高いため、仕事に集中することで何とか士気を保っている。ウクライナ人船員は世界の海運業にとって今も重要な労働力であり続けている。良識ある海運会社で働く船員は、インターネットにアクセスできるため、ウクライナによる抵抗の動きを完全に把握できている。

組合の仕事はどう維持しているのか？

通常の電力供給がない、インターネット接続ができない、空襲が続いているなど、さまざまな問題に直面しながらも、MTWTUは一度も活動を停止していない。組合は、福祉プログラムの提供や、財政的、社会的、人道的支援を通じて、何千人もの組合員を支援し続けている。そして、労働者の労働権の保護のために闘い続けている。

もちろん、教育活動や仲間の組合などとの共同プロジェクト等も行い、多くの組合員の家族に経済的支援も提供している。

MTWTU委員長として感じることは？

我が国の船員に常に誇りをもち、組合が船員を支援していることにも大きな誇りを感じている。しかし今、MTWTUとその組合員の将来について、さらに大きな責任を感じている。組合員やその家族のために実りある活動を続けるため、できる限りのことをしようと、私自身と同様に、組合で働く誰もが思っている。

世界の労働界が支援してくれるなら、前向きに希望をもって前進できることを、我々は正に身をもって示しているのだ！■

下船と 上陸休暇面で 今も続く 新型コロナの影響

ITF船員・内陸水運部会アシスタントのヘレン・ネットランドが、船員が依然として直面する困難について報告する

船員の多くは、6カ月か9カ月の乗船契約を結んでいるが、海上労働条約（MLC）が船員の11か月以上の乗船を禁じているにも関わらず、頻繁に契約の延長を求められ、時には2度、3度と延長されることもある。

しかし、状況は緩和されつつある。ネブチューン宣言・船員交代指標（信頼性の高い船員交代危機データを提供するため毎月発行される）によると、2022年7月から10月にかけて、雇用契約期間を超えて乗船させられている船員の数が4.2%から3.3%に減少した。11ヶ月以上、乗船を続けている船員は、2021年8月には1.3%だったが、2022年5月以降は0.3%にとどまっている。2021年10月時点では、契約期間を超えて働く船員の割合は7.9%だった。

ITFは、2021年10月以降、船員が適切な時期に本国送還を要求したにも関わらず、契約終了後の下船が困難であった事例を300件以上把握している。あるAB船員は、「契約終了間際なのに、会社は無視している。下船フォームも記入したが、何の音沙汰もない」と言う。

船社は、航空券が高すぎる、フライトが手配できない、入管が船員交代を許可しない、中国の乾ドックで船員交代がキャンセルされたなど、様々な理由を挙げる。ウクライナ戦争も要因の一つになっている。

MLCは、船員は上陸休暇を取る権利を有すると定めている。しかし、7カ月間上陸していない船員もいれば、上陸休暇を取らずにもっと長く船内に留まる船員もいる。ITFは、2022年6月から10月にかけて、大抵は会社の方針で、上陸休暇が拒否された事例を70件把握している。その他の理由としては、外国人クルーは上陸を許可されない、上陸は緊急時や医療上の理由がある場合に限る、コロナ感染の危険性がある、乗組員がビザを所持していない、次の寄港地が中国や日本だったなどが挙げられた。



写真：June D. Famur Jr

「契約終了間際なのに、会社は無視している。下船フォームも記入したが、何の音沙汰もない」

いつ帰国できるか分からない、送還が直前でキャンセルされる、休みが取れないことなどが船員の健康に大きな影響を及ぼしている。疲労、倦怠感、ストレスに悩まされ、憂鬱で眠れない、仕事に集中できない、家族のことが心配だといった声もよく聞かれる。あるチーフオフィサーは、「もう働く気力もない」と言う。適切なレベルで仕事を遂行できなくなっているため、乗組員や貨物、船のことが心配だ。

ITFは船主に対し、乗組員が上陸休暇を取得し、港の福利厚生施設を利用できるようにすることの重要性を継続的に訴えている。また、ILOに対し、MLCに沿ってこの権利を促進する責任を旗国や寄港国に想起させるよう要請している。■

ストレス管理に関する研修 好調な滑り出し

仕事の特殊性から、うつ病や不安症に悩む船員は多い。ITFは、船員のストレス管理を支援するため、革新的な研修プログラムを開発した。ITFグローバル福祉プログラム・コーディネーターのサイード・アシフ・アルタフ博士が詳しく語る。

家族から長時間離れていること、シフト勤務、睡眠と休息のスケジュールの乱れ、仕事と私生活の両立の難しさ、危険な職場環境などの要因は、ストレスやその他の心の病を引き起こす可能性がある。

ITFの委託を受け、イェール大学が2019年に発表した船員を対象とした調査報告書によると、調査に回答した船員の25%がうつ病の症状を示しており、17%が不安を抱え、5人に1人（20%）が自殺願望を経験したことがあることが判明した。

新型コロナウイルス感染症のパンデミック（世界的大流行）や乗組員の交代危機で経験した極めて大きな不確実性により、メンタルヘルスを病む船員が大幅に増えた。

船員は、偏見や周囲からの理解不足、メンタルヘルスケアへのアクセスの難しさに直面することが多いため、必要な支援を受けることが困難になる。



「うつ病や不安症と、その対処法に関する知識は
かなり持っていたつもりだったが、今は自分
だけでなく、他の人の支援もできるようになり、より
自信をもてるようになった」

ルース・A・J・セリオット（アメリカ、ヒューストン、ポ
ートヘルス部長）

これに対し、ITFは、船員と日常的に接する緊急対応者やピア・エドゥケーターを養成し、彼らの中で意識向上を図り、仲間とネットワークを構築できるようにするプログラムを開発した。その目的は、船員が自分の精神の健康状態について話し、個別の支援を求めするための安全な空間を提供することだ。

このプログラムでは、研修生が自分の役割と責任を理解し、メンタルヘルスの「応急処置」の方法と、メンタルヘルスの専門家に相談すべき場合の見極め方の両方を学ぶことができる。また、この研修では、研修生が自分自身の健康を守るための方法を学ぶ。

既にバングラデシュ、コロンビア、グアテマラ、ホンジュラス、インド、インドネシア、マレーシア、パナマ、アメリカの9カ国で実施され、今後も多くの国で展開される予定だ。2022年12月末までに300人が訓練を受け、参加者には組合役員、ITFインスペクター、船員福祉団体、寄港国の役人などが含まれた。参加者からは非常に前向きな反応を得ている。■



「何百件の電話がかかってくるようになった時、組合の役員たちは困難に立ち向かう準備ができていなかった。問題が賃上げではなく、送還の遅れや船内でのコロナ感染の脅威..そして、国境が閉鎖されているため、亡くなった家族の葬式にも出席できないことによる船員の精神的ストレスのケアだったからだ。この研修は非常に役立った」インド前衛船員組合（FSUI）書記長マノジ・ヤデブ



12頁の 綴じ込み ガイドブック

目次

支援要請

雇用契約

インスペクターの連絡先

インスペクターの支援

あなたの法的権利

詐欺

ITFに支援を 求めるには



船員組合やITFインスペクターの 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や、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えよう。インスペクターの連絡先はこの綴じ込みガイドブックに記載されている。

ITFの船員用ホームページ (<https://www.itfseafarers.org/en/look-up>) で、ITFに加盟する海事組合を見付けることができる。

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

アプリを使って

- ・ 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、本船にITF協約が締結されているかどうかをチェックしよう。
- ・ 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ートフォンにダウンロードし、このコードを読み込ませよう



ITFに連絡するには

SMS/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。

あなた自身について

- ・ 氏名
- ・ 職位
- ・ 国籍
- ・ 連絡先

本船について

- ・ 氏名
- ・ 船籍
- ・ IMOナンバー
- ・ 現在位置
- ・ 乗組員の数と国籍

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？



www.facebook.com/itfseafarerssupport



雇用契約

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

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、次のアドバイスに従ってほしい。



- 必ず書面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。
- 契約書にサインする前に、団体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、その団体協約を読み、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。このような変更は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。
- ILOの規定では、時間外手当は最低「1.25×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。
- 乗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。
- 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。
- あなたの雇用契約に各種手当の詳細が明示されていない場合は、疾病、障害、死亡、船舶の喪失（私物の喪失を含む）、契約の早期終了の場合にどれだけの補償金が支払われるかの確認を求めること。（書面による合意か、契約上の権利として認めさせるのが望ましい。）
- 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制限する条項を含む契約書にはサインしないこと。
- 契約解除の条件や通告期間を確認すること。
- 自らの意思で締結した契約や協約は、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。契約書、給与明細書、船主やマンニング会社との雇用条件に関するやり取りのコピーを（下船後も）保管しておくこと。賃金や補償金を要求する場合の証拠として必要になる。
- 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<https://www.itfseafarers.org/en/look-up>へ

インスペクターの連絡先

氏名	任務	国	港	携帯TEL	Eメール:
Hassen Mellis	インスペクター	アルジェリア	アルジェー	+213 559 407 839	mellis_hassen@itf.org.uk
Roberto Jorge Alarcón	コーディネーター	アルゼンチン	ロサリオ	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Ian Bray	コーディネーター	オーストラリア	フリーマントル	+61 403 325 376	bray_ian@itf.org.uk
Matt Purcell	アシスタント・コーディネーター	オーストラリア	メルボルン	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Brian Gallagher	インスペクター	オーストラリア	ブリスベン	+61 414 799 134	gallagher_brian@itf.org.uk
Dan Crumlin	インスペクター	オーストラリア	シドニー	+61 400 418 871	crumlin_dan@itf.org.uk
Jack McCabe	インスペクター	オーストラリア	ポートヘッドランド		mccabe_jack@itf.org.uk
Christian Roos	インスペクター	ベルギー	ゼーブリュッヘ	+32 486 12 38 90	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten	インスペクター	ベルギー	アントワープ	+32 475 77 57 00	van-noten_marc@itf.org.uk
Rino Huijsmans	インスペクター	ベルギー	アントワープ	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Ali Zini	インスペクター	ブラジル	バラナグア	+55 (0)41 99998 0008.	zini_ali@itf.org.uk
Renialdo de Freitas	インスペクター	ブラジル	サントス	+55 (0)13 99761 0611.	defreitas_renialdo@itf.org.uk
Vladimir Miladinov	インスペクター	ブルガリア	バルナ	+359 (0)887 888 921.	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Peter Lahay	コーディネーター	カナダ	バンクーバー	+1 (0)604 418 0345.	lahay_peter@itf.org.uk
Karl Risser	インスペクター	カナダ	ハリファックス	+1 902 237 4403	risser_karl@itf.org.uk
Nathan Smith	インスペクター	カナダ	バンクーバー	+1 (0)604 791 5216.	smith_nathan@itf.org.uk
Rodrigo Pinto Aguero	インスペクター	チリ	バルバライソ	+56 9 9433 4143	pintoaguero_rodrigo@itf.org.uk
Miguel Sanchez	インスペクター	コロンビア	バランキヤ	+57 310 657 3399	sanchez_miguel@itf.org.uk
Joachim Mel Djedje-Li	インスペクター	コートジボワール	アビジャン	+225 07 88 00 83	djedje_joachim@itf.org.uk
Romano Peric	コーディネーター	クロアチア	ドゥブロブニク/プロチェ	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Luka Simic	インスペクター	クロアチア	リエカ	+385 97 793 9521	simic_luka@itf.org.uk
Milko Kronja	インスペクター	クロアチア	シベニク	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Morten Bach	インスペクター	デンマーク	コペンハーゲン	+45 21 64 95 62	bach_morten@itf.org.uk
Peter Hansen	インスペクター	デンマーク	コペンハーゲン	+45 30 58 24 56	hansen_peter@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	インスペクター	エストニア	タリン	+372 52 37 907	kuiv_jaanus@itf.org.uk
Kenneth Bengts	コーディネーター	フィンランド	ヘルシンキ	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Jan Örn	アシスタント・コーディネーター	フィンランド	トゥルク	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Heikki Karla	インスペクター	フィンランド	ヘルシンキ	+358 50 4356 094	karla_heikki@itf.org.uk
Patrick Kuronen	インスペクター	フィンランド	ヘルシンキ	+358 40 178 7774	kuronen_patrick@itf.org.uk
Pascal Pouille	コーディネーター	フランス	ダンケルク	+33 6 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Corine Archambaud	インスペクター	フランス	ルハーブル	+33 6 85 52 27 67	archambaud_corine@itf.org.uk

氏名	任務	国	港	携帯TEL	Eメール:
Geoffroy Lamade	インスペクター	フランス	サンナゼール	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk
Laure Tallonneau	インスペクター	フランス	ブレスト	+33 6 85 65 52 98	tallonneau_laure@itf.org.uk
Yves Reynaud	インスペクター	フランス	マルセーユ	+33 6 07 68 16 34	reynaud_yves@itf.org.uk
Merab Chijavadze	インスペクター	ジョージア	バトゥーミ	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Sven Hemme	コーディネーター	ドイツ	ブレーマーハーフェン	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Susan Linderkamp	アシスタント・コーディネーター	ドイツ	ブレーメン	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Hamani Amadou	インスペクター	ドイツ	ロストック	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Karin Friedrich	インスペクター	ドイツ	ハンブルク	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Markus Wichmann	インスペクター	ドイツ	ハンブルク	+49 151 18868438	wichmann_markus@itf.org.uk
Catherine Haizel	インスペクター	ガーナ	テマ	+233 266 457 793	haizel_catherine@itf.org.uk
Liam Wilson	インスペクター	英国	ニューキャッスル	+44 7539 171 323	wilson_liam@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	コーディネーター	ギリシャ	ピレウス	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Costas Halas	インスペクター	ギリシャ	ピレウス	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Jason Lam Wai Hong	インスペクター	香港 (中国)	香港	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	インスペクター	アイスランド	レイキャビク	+354 892 79 22	gardarsson_jonas@itf.org.uk
B V Ratnam	インスペクター	インド	ヴィシャーカバトナム	+91 9 8481 980 25	ratnam_bv@itf.org.uk
K Sreekumar	インスペクター	インド	チェンナイ	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Thomas Sebastian	インスペクター	インド	コチ	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Evelina Saduikyte	インスペクター	アイルランド	コーク	+353 87 0512034	saduikyte_evelina@itf.org.uk
Jim McVeigh	インスペクター	アイルランド	ダブリン	+353 87 4174437	mcveigh_jim@itf.org.uk
Assaf Hadar	インスペクター	イスラエル	ハイファ	+972 522 977 127	hadar_assaf@itf.org.uk
Francesco Di Fiore	コーディネーター	イタリア	ジェノア	+39 33 1670 8367	difiore_francesco@itf.org.uk
Gianbattista Leoncini	インスペクター	イタリア	タラント	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Paolo Siligato	インスペクター	イタリア	トリエステ	+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
大堀二三男	コーディネーター	日本	東京	+81 90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
藤木茂	インスペクター	日本	千葉	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
豊満芳弘	インスペクター	日本	東京	+81 90 5306 2494	toyomitsu_yoshihiro@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	インスペクター	ケニア	モンバサ	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
Leo Hwang	インスペクター	韓国	インチョン	+82 10 6525 3557	hwang_leo@itf.org.uk
Moon Hyeokjin	インスペクター	韓国	釜山	+82 10 4444 8436	hyeokjin_moon@itf.org.uk
Youngin Kim	インスペクター	韓国	釜山	+82 10 9288 0815	youngin_kim@itf.org.uk

ITFインスペクター

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) 2285 46 60

Email: etf@etf-europe.org

中南米地域事務所

リオデジャネイロ (ブラジル)

中南米地域事務所

Email: itf_americas@itf.org.uk



アフリカ地域事務所
 ナイロビ (ケニヤ)
 Tel: +254 20 374 2774/5
 Email: nairobi@itf.org.uk

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

アジア太平洋地域事務所
 シンガポール
 Tel: +65 6379 5691
 Email: mail@itfsgp.com

インスペクターの連絡先

氏名	任務	国	港	携帯TEL	Eメール:
Norbert Petrovskis	インスペクター	ラトビア	リガ	+371 292 15136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	インスペクター	リトアニア	クライペダ	+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Hakimah Saiful Bahri	インスペクター	マレーシア	クアラルンプール	+6012 6236447	bahri_hakimah@itf.org.uk
Paul Falzon	インスペクター	マルタ	バレッタ	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Díaz	インスペクター	メキシコ	ベラクルス	+52 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Jose Antonio Ramirez-Pelayo	インスペクター	メキシコ	マンサニヨ	+52 314 172 8089	ramirez_jose@itf.org.uk
Tomislav Markolović	インスペクター	モンテネグロ	バル	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk
Hamid Rachik	インスペクター	モロッコ	カサブランカ	+212 6 48 13 09 57	rachik_hamid@itf.org.uk
Han Bo Tun	コンタクト	ミャンマー	ヤンゴン	+959 250 143 678	tun_han@itf.org.uk
Aswin Noordermeer	インスペクター	オランダ	ロッテルダム	+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@itf.org.uk
Debbie Klein	インスペクター	オランダ	ロッテルダム	+31 6 53 182 734	klein_debbie@itf.org.uk
Gijs Mol	インスペクター	オランダ	ロッテルダム	+31 622 89 08 77	mol_gijs@itf.org.uk
Koen Keehnen	インスペクター	オランダ	ロッテルダム	+31 624 336109	keehnen_koen@itf.org.uk
Grahame McLaren	インスペクター	ニュージーランド	ウェリントン	+64 21 292 1782	mclaren_grahame@itf.org.uk
Goodlife Okoro	インスペクター	ナイジェリア	ラゴス	+234 806 846 8607	okoro_goodlife@itf.org.uk
Angelica Gjestrum	コーディネーター	ノルウェー	オスロ	+47 9 77 29 357	gjestrum_angelica@itf.org.uk
Andreas Husa	インスペクター	ノルウェー	ベルゲン	+47 97532446	husa_andreas@itf.org.uk
Truls M Vik Steder	インスペクター	ノルウェー	ボルスグルン	+47 90 98 04 87	steder_truls@itf.org.uk
Yngve Lorentsen	インスペクター	ノルウェー	トロムセ	+47 414 01 222	lorentsen_yngve@itf.org.uk
Arvin Ivan Peralta	インスペクター	フィリピン	マニラ	+63 919 096 7187	peralta_arvin@itf.org.uk
Nino Mike Torrevillas	インスペクター	フィリピン	セブ	+63 906 069 8030	torrevillas_ninomike@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	コーディネーター	ポーランド	シュチェチン	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
Grzegorz Daleki	インスペクター	ポーランド	グディニャ/グダヌスク	+48 514 430 374	daleki_grzegorz@itf.org.uk
João de Deus Gomes Pires	インスペクター	ポルトガル	リスボン	+351 91 936 4885	pires_joao@itf.org.uk
Jose A. Claudio Baez	インスペクター	プエルトリコ	サン・ファン	+1 787 318 0229	baez_jose@itf.org.uk
Adrin Mihalcioiu	インスペクター	ルーマニア	コンスタンツァ	+40 722 248 828	mihalcioiu_adrian@itf.org.uk
Sergey Fishov	コーディネーター	ロシア	サンクトペテルブルグ	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Kirill Pavlov	インスペクター	ロシア	セントペテルブルク	+7 911 929 04 26	pavlov_kirill@itf.org.uk
Olga Ananina	インスペクター	ロシア	ノヴォロシースク	+7 9887 621232	ananina_olga@itf.org.uk
Petr Osichansky	インスペクター	ロシア	ウラジオストク	+7 914 790 6485	osichansky_petr@itf.org.uk
Rodion Sukhorukov	インスペクター	ロシア	セントペテルブルク	+7 921 952 2562	sukhorukov_rodion@itf.org.uk

氏名	任務	国	港	携帯TEL	Eメール:
Seydina Ousmane Keita	インスペクター	セネガル	ダカール	+221 776926408	keita_seydina@itf.org.uk
Daniel Tan	コンタクト	シンガポール	シンガポール	+65 9616 5983	daniel_tan@seacare.com.sg
Gwee Guo Duan	Contact	シンガポール	シンガポール	+65 9823 4979	duan_gwee@itf.org.uk
Luz Baz	コーディネーター	スペイン	ビゴ	+34 660 682 164	baz_luz@itf.org.uk
Esteban Pereda	インスペクター	スペイン	ビルバオ	+34 688 75 53 35	pereda_esteban@itf.org.uk
Gonzalo Galan	インスペクター	スペイン	ラスパルマス	+34 638 809 166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Juan Ramon Garcia	インスペクター	スペイン	バレンシア	+34 628 565 184	garcia_juan@itf.org.uk
Marc Marti Gil	インスペクター	スペイン	バルセロナ	+34 699 550 578	marti_marc@itf.org.uk
Pedro Damian Esteban	インスペクター	スペイン	アルヘシラス	+ 34 618 842 905	esteban_pedro@itf.org.uk
Ranjan Perera	インスペクター	スリランカ	コロombo	+94 77 314 7005	perera_ranjan@itf.org.uk
Annica Barning	コーディネーター	スウェーデン	マルモ	+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	アシスタント・コーディネーター	スウェーデン	Umea	+46 761006445	bradd_fredrik@itf.org.uk
Göran Larsson	インスペクター	スウェーデン	ヨーテボリ	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
Haakan Andre	インスペクター	スウェーデン	ノルチェピング	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
Tse-Ting Tu	インスペクター	台湾 (中国)	高雄	+886 988513979	tu_tse-ting@itf.org.uk
Muzaffer Civelek	インスペクター	トルコ	イスタンブール	+90 535 663 3124	civelek_muzaffer@itf.org.uk
Nataliya Yefrimenko	インスペクター	ウクライナ	オデッサ	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
Dwayne Boudreaux	コーディネーター	米国	メキシコ湾岸	+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Enrico Tortolano	コーディネーター	米国	東岸	+1 201 417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Jeff Engels	コーディネーター	米国	西岸	+1 206 331 2134	engels_jeff@itf.org.uk
Barbara Shipley	インスペクター	米国	バルチモア/ノーフォーク	+1 202 412 8422	shipley_barbara@itf.org.uk
Donna Connor	インスペクター	米国	チャールストン	+1 843 469 5611	connor_corey@itf.org.uk
Eric White	インスペクター	米国	タンバ	+1 813-576 9805	white_eric@itf.org.uk
Joshua Bobic	インスペクター	米国	ロサンゼルス (カリフォルニア州)	+1 310 808 7135	bobic_joshua@itf.org.uk
Ryan Brazeau	インスペクター	米国	ポートランド	+1 971 500 8596	brazeau_ryan@itf.org.uk
Sam Levens	インスペクター	米国	サンフランシスコ	+1 415 490 8956	levens_sam@itf.org.uk
Shwe Tun Aung	インスペクター	米国	ヒューストン	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Adan Suarez	インスペクター	ウルグアイ	モンテビデオ	+598 99 569 656	suarez_adan@itf.org.uk

Mohamed Arrachedi	FOCネットワーク・コーディネーター	アラブ地域・イラン		+34 629 419 007	arrachedi_mohamed@itf.org.uk
Sandra Bernal	FOCネットワーク・コーディネーター	アジア太平洋		+61 41 054 1763	bernal_sandra@itf.org.uk
Lucian Razafindraibe	FOCネットワーク・コーディネーター	アフリカ			razafindraibe_lucien@itf.org.uk
空席	FOCネットワーク・コーディネーター	中南米・カリブ海地域			seafsupport@itf.org.uk

ITFインスペクター ができること

ITFインスペクターは、ITFの便宜置籍船(FOC)キャンペーンの目的や課題に関わる仕事をしている労働組合の役員である。(本誌p5-9参照)

ITFインスペクターの多くは元船員や港湾労働者である。彼らの仕事は入港してくる船舶の船員たちが適正な賃金、労働条件、居住条件を受けられるよ

う査察するとともに、船上でITF協約が実施されるよう監督することである。

最初のITFインスペクターが任命されたのは1971年で、現在では、世界中の港で働く125人のインスペクターとコンタクトのネットワークがある。

ITFインスペクターができること

- ・ 船の雇用・居住条件に問題がないかの査察
- ・ 乗組員たちとの陸上での面会
- ・ 船員へのアドバイスや支援の提供
- ・ 特定の港・国で問題を解決する際の法的可能性のアドバイス
- ・ 契約上の争いにおいて乗組員の代理人(委任状)になること
- ・ 安全上の諸事案についてのポートステートコントロール(PSC)との連携
- ・ 船員の母国にITF加盟組合がある場合は船員を紹介
- ・ 船上の諸問題を船主に提起し、解決のための圧力をかける
- ・ ITFが認める団体労働協約締結の促進
- ・ ITF協約下にある船舶では査察目的での合法的乗船
- ・ 別の国のITFインスペクター・ITF加盟組合・コンタクトへの連絡
- ・ 支払われるべき賃金の計算と未払い金の請求
- ・ 上質の英語を話すこと
- ・ 可能な限り事案を内密に扱うこと
- ・ 電話、スマホ、メール、ショートメッセージでの連絡

- ・ 船員争議を扱っている船籍国当局、福祉団体、大使館など第三者との連携
- ・ 入院した船員たちへの支援の提供
- ・ ITF出版物の提供

ITFインスペクターができないこと

- ・ 国の法律で許されていること以上の行動
- ・ 船もしくはターミナルへの訪問を無条件にいつでも行うこと
- ・ 当該乗組員の協力なしでの問題解決
- ・ 船員が雇用を失ったりブラックリストに載せられたりしないという保証
- ・ 船員に船内の仕事を与えること
- ・ ITF方針の変更
- ・ ITFや現地ITF加盟組合の方針を越えた行動
- ・ ITFインスペクターを雇用する労働組合の利益に反する行動
- ・ 違法行為

権利のために 闘う 争議行為について

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。本誌の綴じ込みガイドブック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。

- 証拠の提出を求められる場合は、当局はできるだけ早い機会にこれを行い、これが完了し次第、あなたはできるだけ早く船に戻ったり、本国送還されたりすることを許されるべきです。
- 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。

より詳しいアドバイスが必要な場合や、現地に組合やITFインスペクターが存在しない場合は、ITFの船員サポートチーム（seafsupport@itf.org.uk）にご連絡下さい。詳しい情報はこちら www.itfseafarers.org/your_legal_rights.cfm

求人詐欺にひっかかるな

船員をターゲットにした求人詐欺が増えている。そしてそれはますます巧妙になっている。どうしたら詐欺師たちに騙されずにすむかを船員たちは学ぶ必要がある。

詐欺の手口は？

ほとんどの詐欺は、高賃金、多額のチップ、または通常見られない高条件で仕事を提供し、船員を誘惑する。

詐欺師たちは人材紹介、斡旋会社や人事担当者になりすまし、求人広告が本物に見えるようにする極めて巧妙な手口（まるで本物に見えるようなメールアドレスや偽サイト等）を用いてくる。彼らは、WhatsApp、Viber、Linkedin のような直接連絡の取れる通信手段を利用したり、Facebook や他のソーシャル・メディアを経由して、話を広めたりする傾向がある。

このような方法で広められている募集はすべて詐欺である。良く知られた船会社やクルーズ船会社は頼まれてもいないのに内定を出すこともなければ、ソーシャル・メディアに求人広告を出すこともない。

一切、反応してはいけない。そして、あなたの友人に注意を促そう。

このような募集広告に応募すると、パスポート等の身分証明書のコピーや、生年月日や銀行口座等の個人情報も要求して来るだろう。絶対に教えてはいけない。詐欺師はあなたになりすまし、口座から全額を引き出してしまうだろう。

そして、「一度限り」の登録料を支払うように言われる。船までの交通費やビザ取得料、事務費の名目で支払いを要求されることもある。しかし、これは違法だ。仕事の斡旋料を船員に要求することはILO海上労働条約で禁止されている。ビザ取得費も船主が負担することになっている。一銭たりとも払ってはいけない。

休職中の船員へのアドバイス

- ITFが新たに立ち上げたウェブサイト「ShipBeSure」(www.itfshipbesure.org)を訪問してほしい。求人詐欺や悪徳エージェントに関するアドバイスが載っている。本誌の23頁も参考にしてほしい。
- 有名なクルーズ会社や大手船社の公式ウェブサイトには、通常、陸上あるいは船内の仕事の募集ページがあり、そこに履歴書を送ればよいようになっている。参加無料の就活イベントを開催している会社も多い。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、本社に問い合わせをしよう。
- 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。

疑わしい場合はITF (jobscam@itf.org.uk)に相談しよう。

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。
- ソーシャルメディア上の募集広告である。
- どのような理由であれ、金銭を要求してくる。
- 個人情報の提供や身分証明書のコピーを要求してくる。
- 事務所の連絡先が携帯電話番号になっている。
- 電話番号の国番号がおかしい。
- 会社名を含まないEメールアドレスを使っている。
- 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。
- 事務所の所在国とメールアドレスのドメイン名の国が異なる。

ITF のウェブサイト www.itfshipbesure.org を訪問し、詐欺にひっからないように、知識を得よう。



労働運動に情熱をささげて

「リベリアの妥協なき戦士」の孫娘、ジャッキー・N・W・ドーは、リベリア港湾労働組合（DOWUL）の委員長だ。ジャッキーがこれまでの道のりを振り返り、何が彼女を突き動かしているのかを本誌に語ってくれた。

海運産業に入ったきっかけは？

2004年から2005年にかけて、リベリアの4つの港のうち最大の港、モンロピアのフリーポートで日雇い労働者として働くことを申し出た、その後、港の衛生部門に就職したが、労働者の権利を主張したために解雇された。2005年6月にDOWULの職場代表に選ばれ、労働運動への情熱が生まれた。

組合ではどのような役割を担ったのか？

組合の女性コーディネーターになり、その後、リベリア労働会議（LLC）の全国女性議長になった。2012年にDOWULの書記長代行に、2018年には初代委員長に選ばれた。2021年にはLLCの全国副会長に選出された。また、ITF港湾労働者委員会のアフリカ地域委員長も務めており、海事労働者の権利を国際的に擁護することもできている。

ジェンダー差別を経験したことは？

もちろん、何度もある。女性として、女性労働者や労働組合員に影響を与える問題について公の場で話をするには非常に大胆である必要がある。APMターミナル（APMT）に対してストライキを実施した際、5人の労働組合員の中で唯一の女性として投獄されたが、あれは私の人生の中で最も幸せな日の一つだった。自分の中にある恐れを克服しなくてはならない。女性は声を上げ、自らの権利のため

めに、国のために、男性とともに積極的に立ち上がる必要がある。

最も誇りに思うことは？

DOWULの活動を通じ、倉庫の貨物積み付け担当者や国立港湾局の労働者の賃金や条件の改善を勝ち取るなど、改善を実現できたことを誇りに思う。これまで、女性の権利のために立ち上がる女性を組織化することで、変化をもたらしてきた。

しかし、最も誇らしい功績は、APMT労働者の組織化を成功させ、初の団体協約を締結したことだ。組合と政府間の長く厳しい闘いに勝利した7ヶ月後のことだった。2020年9月、DOWULは活動を停止され、その1カ月後にAPMTは24人の労働者を停職にした。ITFで得た訓練と知識のすべてが、この問題で正義を追及するよう、私を突き動かした。神、ITF、世界中から連帯を寄せてくれた労働組合の支援により、私たちは勝利した。2021年4月、労働省は労働者の即時復職と組合の活動停止処分の解除を命じたのだ。

今後の課題は？

リベリアでは、労働者が職場に組合が存在することの重要性を理解できるよう、労働者を訓練して能力を構築する必要がある。さらに、より多くの若い男女を組合員に引き込むために、既成概念にとらわれない発想が必要だ。■

カボタージュ政策の確保で大きな成果を上げる労働組合

ITFカボタージュ・タスクフォース議長のクリス・ギブンは、カボタージュ政策の確保に向けた世界の労働組合の取り組みがいかに大きな成果を上げているかを紹介する。

カボタージュは、自国の内航海運における外国船舶の運航を制限することで、自国の海運を保護し、国内の海技の維持を確保し、海事に関する知識と技術を保持し、安全と国家安全保障を促進するものだ。

私が議長を務めるカボタージュ・タスクフォースは、ITFとしてカボタージュ政策の実施を推進し、ITF加盟組合が各国でカボタージュを推進・擁護するのを支援するために設置された。

米国やカナダなど、カボタージュ法が古くから制定され、国内外の海運政策の重要な要素となっている国では、組合は、底辺への競争を推進する姑息な企業関係者からの攻撃をかわし、カボタージュを防御し続け

ている。

ノルウェー、オーストラリア、ニュージーランドなどの組合は、カボタージュに直接関連する新たな海運・労働政策を確立する闘いを主導している。こうした政策面での恩恵は、カボタージュ法がさまざまな形でプラスの影響を与えることを証明するアドボカシー（啓蒙）活動によってもたらされたものだ。カボタージュが確保されることにより、国内雇用の創出を支援し、戦略的な船隊能力を確保し、船員の訓練・教育機会を促進し、内航海運に従事するすべての船員に適正な賃金と労働条件が提供されている。

また、タスクフォースは、自国民のための国内海運の確保という原則を推進する新たな政策の維持・確保を目指す加盟組合も支援している。

世界各国の政府は、新型コロナウイルス感染症のパンデミックの経験を受け、より回復力あるサプライチェーンを構築する方策を検討している。したがって、カボタージュ・タスクフォースは、サプライチェーン計画において国内海運政策が持つべき重要かつ戦略的な価値を再認識させるためのキャンペーンも展開している。■

オーストラリアの戦略的船隊確保のためのタスクフォースにMUAが参加

オーストラリア海事組合(MUA)は、国家的災害や国際紛争の際に、燃料などの必須輸入品を継続的に確保するための戦略的船隊タスクフォースを設置するという政府の動きを歓迎している。

MUAのバディ・クラムリン全国書記長は、組合とオーストラリア船員を代表し、海運界、労働組合、防衛、政府の代表者が集まり、戦略的船隊の構成、規模、運用について議論するタスクフォースに参加する。

アンソニー・アルバネーゼ首相との会談で、MUA関係者は、オーストラリア籍で、オーストラリア人が乗り組む船舶に十分な労働力を供給するため、職業訓練の場の必要性を訴えた。また、連邦政府が出資する洋上風力発電プロジェクトなどの主要プロジェクトにおいて、オーストラリア人労働者を使用するという要件を確保するため、オーストラリア雇用法の改革も主張した。



アンソニー・アルバネーゼ首相と会談するMUAのバディ・クラムリン全国書記長、ミッシェル・マイヤーズ、ジェイミー・ニューリン(2022年8月)

2019-2020年の山火事危機とコロナ禍により、物資を輸送し、安全保障と経済的主権を提供するオーストラリアの船隊が不足している現実が浮き彫りになった。■

オーストラリア 沖で一年に何百 万人もの外国人 船員が賃金の窃 盗に遭っている

オーストラリアの内航海運に従事する外国船籍の船員は、毎年、賃金を払われないことで、賃金の窃盗に遭っていると新たな報告書は指摘する。ITFインスペクター兼オーストラリアのコーディネーターを務める**イアン・ブレイ**が詳しく説明する。

ITFインスペクターの勤務時間の大部分は、外国人船員の未払い賃金を獲得することに費やされる。しかし、オーストラリア全土をカバーするインスペクターは4人しかいないため、限られた査察で回収できた未払い賃金は全体のごく一部にすぎない。そこで我々は、より明確に実態を把握するための調査を依頼した。

その結果、オーストラリアでは、毎年6,500万豪ドル(4,400万米ドル)の賃金が外国人船員から奪われている事実が判明し、衝撃を受けた。

オーストラリアのITFインスペクターは、毎年来航する全6,000隻の船舶のうち、年間450~500隻を査察している。

2018年から2021年の間に、1,824件の査察を実施し、計約1,350万豪ドル(910万米ドル以上)の未払い賃金を回収した。これはつまり、労働者1人当たり平均513豪ドル(349米ドル)ということになる。(この結果は、問題のない船舶も含めた全査察の平均値だ)。船員の収入に一家が依存している、貧しい国の船員にとっては大金だ。

また、オーストラリア当局が特定の問題を査察するついでに未払いの賃金を回収することもある。オーストラリア海上安全局(AMSA)は、2020年に40万5000豪ドル(27万5000米ドル)、2021年には17万5000豪ドル(11万9,000米ドル)を回収した。さらに、フェアワークオンブズマンも、2018-19年、2019-20年、2020-21年の3年の期間で合計160万豪ドル弱(約100万米ドル)の未払い賃金を回収した。

オーストラリアでは、船員を搾取から守る海上労働条約(MLC)の基準を国内規則で強化し、外国籍船に適用される労働基準とオーストラリアで社会的に許容される労働基準との間の格差を埋めることを目指している。しかし、2009年に外国籍船を対象に導入された臨時ライセンス(TL)では、最初の2回の「善意」航海を国内基準から除外し、外国籍船は貨物を積んでいる時のみ内航海運に従事しているとみなされることになった。

今回の報告書では、賃金の窃盗が3つの方面で発生していることが指摘された。

- ・ AMSAは、ITFが申し立てた苦情にのみ対応する傾向があるため、船員の雇用契約を適切に執行できていない可能性がある。
- ・ 2回の「善意の」航海の後、船会社は船員の賃金や社会保障などの面の使用者義務を履行しないことが多い。
- ・ 船舶は、取締りが完了する前にオーストラリアの海域を離れることが多い。

2014年の連邦裁判所の判決で臨時ライセンスの利用拡大が認められて以降、外国人乗組員を乗せた外国籍船を内航海運に利用するケースが急増し、2014年の25%から2019年には60%弱に達した。

ITFは、こうした抜け穴を塞ぐための法律や規制の改正、およびオーストラリアがMLCの下で査察を行い、その責任を執行する方法をどうすれば大幅に改善することができるか、提案書を作成している。■



ITFインスペクターのアービン・ペラトラとフェリックス・ルーンディナ・インバス・ジュニア（船内にて）



ITF、違法な手数料を徴収するマンニング会社の営業禁止を要求

船員に仕事の斡旋料を違法に請求するという違法行為が明るみに出たため、フィリピンの人材派遣会社の営業ライセンスが停止されたと、本件を担当したマニラのアービン・ペラトラITFインスペクターが報告する。

マニラに拠点を置くグローバル・マリーン・オフショア・リソース社は、2022年7月下旬時点でITFのシップビーシュアのウェブサイト(ShipBeSure.org)の要注意マンニング会社リストに掲載されているため、ITFは同社を通じて仕事の斡旋を依頼することは避けるよう警告している。

ITFは、フィリピンの人材派遣制度を管理する移民労働局(DMW)に対して、4人の船員が違法に斡旋料を請求され、契約書に記載された船とは異なる船舶に乗船させられ、中には2ヶ月以上も賃金を支払われていない船員がいるという動かぬ証拠を提示した。

そこで、DMWはグローバル・マリーン社のライセンス

を停止したが、その後すぐに再びライセンスを復活させた。ITFは、今回の証拠によって、グローバル・マリーン社が永久に営業禁止に処せられることを望んでいる。さらに、ITFは、悪質な使用者から船員を守るため、DMWが悪徳業者に対してより厳しい態度で臨むことも要求している。

同社の斡旋で船に乗り組んだ船員のうち、リカルド・ダガミ・アヤエイ、セアサル・アベス・ジュリラ、トニー・ドーン・ドマニス・デ・グスマンの3名が、6月28日に私に連絡してきて、船内での劣悪な労働・生活環境と賃金の不払いを報告した。

その後、4人目のフェリックス・ルーンディナ・インバス・ジュニアが私に接触してきた。グローバル・マリーン社はフェリックスを小型支援船に乗船させたが、彼は船内で体調を崩した。同社は、フェリックスの病気が業務に関連しているという主張を否定し、傷病手当や治療費の支払いを拒否した。ITF加盟組合のAMOSUPは、フェリックスの傷病手当、医療費、未払い賃金の払い戻しを求める提訴を支援した。本件がフィリピン労働委員会で検討され



「**船員は、斡旋料を請求するマンニング会社の利用は避けるべきだ。彼らは船主から斡旋の報酬が支払われるとは思っていないので、このような法律違反を行ってしまう。それは赤信号のはずだ。自分の賃金も支払われない可能性がある**」

ている間、フェリックスは船上に復帰し、ITF船員トラストが彼の家族への経済的支援を行った。

4人の船員はそれぞれ、2022年3月と4月に雇用される直前に、マニラにあるグローバル・マリーン社のオフィスを訪れ、フリートマネージャーのギルバート・トレセルから600~1000米ドルの斡旋料を支払うよう求められ、支払ったと証言している。このような行為は、フィリピンが批准し、同国の法律の一部にもなっている海上労働条約(MLC)によって禁止されている。

ITFインスペクターのコーディネーターを務めるステイブ・トラウズデールは、「船員は、斡旋料を要求する人材派遣会社は避けるべきだ」と警告する。彼らは船主から斡旋の報酬が支払われるとは思っていないので、このような法律違反を行ってしまう。それは赤信号のはずだ。自分の賃金も支払われない可能性がある」

ITFは、7月上旬に4人がフィリピンに帰国するのを支援し、グローバル・マリーンを説得して彼らの斡旋料を返金させた。グローバル・マリーンは7月にリカルド・ダガミアエイと未払い賃金について妥結したが、他の3名は2カ月分以上の未払い賃金の支払いを今も求めている。

悪質な人材派遣会社は、海外で働く移民労働者の権利が確実に保護されるよう担保するフィリピン海外雇用庁(POEA)の契約や規則、規制を愚弄している。威嚇、金、コネを使い、フィリピン人船員を騙し、利用することで、制裁を回避できると傲慢にも考えているのだ。■

仕事を探していますか？ まずShipBeSureをチェック

就職活動を始める前に、ITFの「ShipBeSure」ウェブサイト(www.itfshipbesure.org)をチェックしよう。

同サイトでは、就職斡旋の流れについて助言を提供している。サイトを見れば詐欺の被害に遭わずに済むかもしれない。

ShipBeSureは、船員が被害に遭わないよう、悪質な人材派遣会社を特定し、要注意(レッド)リストに掲載するためにITFが設置したサイトだ。

重要な情報やアドバイスが満載で、簡単に操作することができる：

- **まず初めに**—乗船前にすべきことから、人材派遣会社を利用する際に確認すべきことまでの手引きを掲載している。ILO海上労働条約(MLC)に基づく船員の権利も明記されている。クルーズ船の運航者とその連絡先を掲載し、求職者が直接運航会社に問い合わせることを推奨している。
- **マンニング会社を探す**—インド、インドネシア、ミャンマー、フィリピンで公式に登録しているマンニング会社を探し、各社のITFによる評価を確認することができる。評判のよい会社はグリーンリスト(安全リスト)に掲載されている。グローバル・マリーン社など、レッドリストに掲載されているエージェントは避けることを推奨する。
- **詐欺と偽の求人情報**—詐欺の兆候の見分け方とクルーズ船Facebook詐欺の見分け方。詐欺警戒ページでは、詐欺や偽の会社、ウェブサイトをチェックする方法を紹介している。
- **船舶、インスペクター、組合を調べる**。乗船を検討している船舶の詳細を調べたり、支援を提供できる最寄りのITFインスペクターや加盟組合を確認することができる。
- **代理店や詐欺を報告する**—詐欺や偽のウェブサイトを発見したら、ITFに報告することで、ITFが調査を行い、ShipBeSureが可能な限り包括的かつ最新の情報を掲載できるよう担保することが可能になる。

仕事のオファーに疑問を感じた際のアドバイスや、詐欺の報告については、ITF (jobscam@itf.org.uk)まで問い合わせを。

大原則は、「うますぎる話は本物ではない」だ。



ゼロカーボン海運への移行の中心に船員を据えよ

2030年代半ばまでに約80万人の船員が追加訓練を必要とするとの警告を受け、より持続可能な海運業界を構築するための10項目のアクションプランが発表された。ITF船員内陸水運部会コーディネーターのファブリチオ・バルセロナは、公正な移行の実現が船員にとって何を意味するのかを説明する。

海運業は現在、世界の二酸化炭素排出量の3%を占めている。2050年までに地球温暖化を1.5度以下に抑えるという世界の目標を達成するためには、従来燃料から低炭素・ゼロ炭素の代替燃料や技術への移行が必要だ。

この課題に対する海運業界の対応を形成するため、船員組合、船主、国連機関はCOP26で「公正な移行海運タスクフォース」を結成した。同タスクフォースは新たな調査を依頼し、その結果をもとに行動計画を策定し、2022年11月のCOP27で発表した。

海事コンサルタント会社のDNVの調査では、2030年代半ばまでに約80万人の船員が、ゼロカーボン海運への移行に伴う追加訓練を必要とすることが判明した。しかし、代替燃料の選択肢が確定しないため、訓練が妨げられていると警告している。

ITFのスティーン・コットン書記長は、この計画の発表に際して、「少なくとも船員がこの移行に参加する準備と意志を持っていることは朗報だ。しかし、船員は、自分たちが扱っている燃料が本当に安全なのか、そして、海運業界が船員のスキルを向上させるための訓練の道筋を確立しているのかどうかを知りたいが

っている。船員やその他の海事労働者は、干上がって航行不能になった河川、海面温度の上昇、熱波やゲリラ豪雨による港の閉鎖など、不安定な気候の影響を既に感じている」と述べている。

ITFは、この行動計画の中で、二酸化炭素ゼロ海運への移行の中心に船員と地域社会を据えるよう、率先して動いた。これは、海事労働者の安全と健康を確保し、生活を保護することを意味する。それには以下が必要になる：

- ・船員を置き去りにしない方法で、高スキルの船員労働力を保持するための再スキル取得、スキルアップ、新しいグリーンスキル取得について検討する。
- ・ゼロエミッション船とゼロカーボン燃料のサプライチェーンにおいて、ディーセントワーク確立の機会を活用する。
- ・海事労働者が奉仕する社会を代表するために、多様性とジェンダー平等を促進する必要があることを認識する。

同様に重要な要素として、移行費用をどのように負担するか、誰が恩恵を得るか、サプライチェーンをどのように考慮するかなど、ゼロカーボン燃料の生産と取り扱い、港湾インフラ、ゼロエミッション船舶の生産とリサイクル、港湾労働者の再教育などを検討する必要がある。■

このタスクフォースについての詳細、またはDNVの報告書は、以下のサイトから閲覧できる。<https://unglobalcompact.org/take-action/think-labs/just-transition/about>

MLCの 新たな改正で 船員の保護が強化

国際労働機関（ILO）は、コロナ後に船員の権利保護を強化するため、海上労働条約（MLC）の新条項を採択した。ILOの国際労働基準部・海事ユニットのベアトリス・バコット局長は次のように説明する。

ILOは、世界中で物資を輸送し続けている船員の役割を高く評価している。今年、MLCの8つの重要な改正が採択され、船員がさらに保護されることになった。改正された条項は2024年12月23日に発効することになる。

1. マンニング会社 現在、MLCでは、人材斡旋会社に問題が発生した場合や、船主が支払いを怠った場合に、賃金や社会保障などを受給できるよう、保険のような保護制度を導入することが求められている。この改正により、マンニング会社は、船舶に乗船する前または乗船中に、船員には保護される権利があることを通知しなければならないということだ。

2. 遺棄 旗国、寄港国、労働供給国は、遺棄船員の迅速な本国送還を促進し、交代で船に乗り組む船員の権利を保護するために協力する義務を負うことになる。つまり、いかなる場合にも、遺棄船員を遺棄船員で置き換えることがあってはならない。ILOとIMOは、船員遺棄案件に迅速に対応する方法について、寄港国および旗国当局向けのガイドラインを近く採択する予定だ。

3. 医療支援へのアクセス この改正により、政府は、直ちに医療を必要とする船員を自国の領土内にある船舶から速やかに下船させ、適切な治療のために陸上の医療施設へのアクセスを確保する義務が強化される。MLCでは、「直ちに医療を必要とする状態」を、船内で管理できない激しい痛み、自殺の危険性がある、遠隔医療相談サービス

が陸上での治療を推奨する場合などと定義している。また、この改正は、船上で死亡した船員の遺体または遺灰の本国送還を円滑化することも目的としている。



Photo: Jan Pau I.V. Guinoo

4. インターネット接続 MLCに「社会的接続」の権利が明確に追加された。つまり、船主は、合理的に実行可能な限り、船内の船員にインターネットアクセスを提供すべきであり、そのために船員に課す料金は合理的なものでなければならない。また、MLCを批准しているILO加盟国は、自国の港で船員にインターネット接続を提供すべきだ。

船員が無料で利用できる適切な品質の飲料水を確保する船主の義務を強調するもの、船内でのバランスのとれた食事の重要性を強調するもの、船員は適切なサイズの個人用保護具を支給されなければならないとするもの、船主と異なる場合、金融保証証明書に登録所有者の名前を記載すること求めるものなど、この他に3つの側面から改正が行われた。

最後に、海上での船員の死亡をすべて適切に調査し、記録し、毎年ILOに報告し、世界的な登録簿に掲載する義務も新たに船主に課せられた。

MLC「よくある質問」の無料アプリのダウンロードはこちらから: <https://faqmlc.ilo.org/>

英国労組、フェリー会社の賃金ダンピング反対で汎ヨーロッパの運動を主導

2022年3月に発生したP&O従業員の衝撃的な大量解雇は、英国労組がなぜフェリー会社による賃金ダンピングに終止符を打とうと奔走しているのかを痛感させる。ITF船員・内陸水運部会アシスタントコーディネーターの**スティーブ・ヨンドル**が説明する。



P&Oフェリーズが英国で786人の船員を違法に解雇したとのニュースに、世間は憤激した。2022年3月17日、労働者は、わずか30分前に開催を知らされたズーム会議で自分たちの解雇を知らされた。同社は、労働者と事前に協議するという法的義務を果たさなかった。

P&Oフェリーズは、グローバル港湾大手のDPワールドが所有しており、同社は2022年上半期に前年同期比52%増の7億2,100万米ドルの記録的な利益を発表していた。それにも関わらず、同社のフェリー子会社のP&Oフェリーズは、より安価な派遣労働者を雇うため、従業員を解雇したのだ。

しかし、同社に関しては安全面の懸念もある。例えば、英国海事・沿岸警備局（MCA）の検査官は、当局に拘束されたP&Oフェリーの1隻で、火災安全から救命ボート訓練に至るまで、前例のない31の違反事項を確認した。

P&Oフェリーズの最高経営責任者、ピーター・ヘブレスウェイトが英国の国会議員に対して、人員整理に関する法義務を守らなかったことを堂々と認めたにも関わらず、2022年末までに同社に対する政府の制

裁はなかった。

現在、ITF加盟組合と英国政府は、英国の港から出航するすべてのフェリーに適用される最低基準の枠組み協約に関する協議を開始している。労働組合は法的拘束力のある法律の制定を主張したが、政府は労働組合と使用者が監督する任意協定としてこれを導入しようとしている。当該の法案は引き続き審議を経て、2023年初頭に国会を通過する予定であり、組合は継続してこの法案の変更を求めている。

ITFとその欧州組織である欧州運輸労連（ETF）は、賃金・労働条件ダンピング（ソーシャルダンピング）の撲滅に向けた取り組みを強化するため、フェリー・タスクフォースを共同で結成し、欧州海域でフェリーに乗船する船員に対して、ITFと欧州各国政府の方針が適用されるよう担保している。

ETFに加盟するフランスの組合は、フランス政府にロビイングをした。これに対し、フランスは、英仏間で運航するフェリーに最低基準を導入することを支持すると表明した。一方、ITFに加盟する英国の組合は、2023年にフェリーのソーシャルダンピングに反対するキャンペーンを強化する予定だ。■

世界の船員を支援する ITFインスペクターの グローバルネットワーク

ITFインスペクターは、困っている船員を支援するために存在する。今年の『シーフェアラーズ・ブルテン』では、10名の新任インスペクターと、アフリカとアラブ地域のインスペクターを紹介し、ITFの地域連絡担当者ネットワークの近況を報告する。

新任インスペクターの紹介



ロドリゴ・ピント・ アグエロ

(チリ、バルパライソ-チリ商船組合 (FETRICH)、チリ海軍士官プロフェッショナル労組 (SIPROMAM))

1982年にチリ海軍学校に入学し、1987年に見習い将校になりました。1993年に操縦士資格を取得し、その後、海軍・海事科学の学位、外交と人事の両分野でディプロマを取得しました。1998年からSIPROMAMの組合員となり、2006年に委員長に就任しました。



ハキマ・サイフル・ バーリ

(マレーシア、ポートクラン-マレーシア半島船員組合)

チーフ・オフィサー、上級ダイナミック・ポジショニング・オフィサーとして13年の経験があります。国際海運会社や多国籍石油・ガス会社に勤めた経験があります。ポートクランを拠点としますが、マレーシアの他の港も担当する予定です。



ジョシュア・ボビック

(米国、ロサンゼルス - ILWU/IBU)

20年以上海運業に携わり、職場委員や安全委員を含め、17年間組合に所属しています。船員の権利と生活条件改善を目指し闘うため、ITFに加盟しました。FOCキャンペーンで仲間の皆さんと共に働くのが楽しみです。



ブライアン・ガラハー

(オーストラリア、ブリスベン-オーストラリア海事組合 (MUA))

私は父に次ぐ2世船員です。43年間、タンカー、タグボート、オフショア船、救助船、浚渫船、ロールオン/ロールオフ、地震調査船、灯台船など、あらゆる海事部門で働いてきました。力強いMUAの組合員であることを誇りに思いながら、しばしば組合事務所です役員を務めてきました。



レオ・ファン
(韓国港湾・運輸労連)

KFPTWUで12年間、政策局長を務めてきました。ITFインスペクターチームの一員になれたことを大変誇りに思いますし、世界中のインスペクターやコーディネーターの皆さんと一緒に働けることにワクワクしています。



ジム・マクヴェイ
(アイルランド、ダブリン-SIPTU)

元々はアイルランド最大の一般労働組合SIPTUでオルグ担当をしていました。ITFインスペクターになる前は、アイルランドの複数の港で10年間、港湾労働者の組織化を担当したことから、労働組合役員として豊富な経験をもっています。



グッドライフ・オコロ
(ナイジェリア海運労組)

経営学のHND(英国高等教育ディプロマ)と平和と紛争解決の学位を取得しました。船員として働いた経験もあり、MWUNでは地区議長や副会長など、複数の役職を務めてきました。私の学術面や業界での経験は、ITFインスペクターという厳しい仕事を遂行する上で役立つと思います。



アダム・スアレス
(ウルグアイ、モンテビデオ-UTT)

ボースンとして30年以上船に乗り、その後、組合で専従役員として働いてきました。2019年から、ITFの連絡担当をしています。船乗りとして、契約書の作成、クレームの解決、船員の本国送還なども経験してきました。ITFのインスペクターとして、社会正義と船員の権利のために闘っていく所存です。



ニノ・トレピラス
(フィリピン、セブー フィリピン合同船員労組)

法学部を卒業し、管理部長として組合の法務・広報を専門に担当した後、大学で海事関係の教授を務めてきました。交運労働者の息子として、労使紛争も目の当たりにしてきました。ITFインスペクターとして、今後もより良い海を達成する闘いの中で、抑圧されている声なき船員の声を代弁していく所存です。



キム・ユンジン
(韓国、釜山-韓国船員連盟)

この7年間の船舶職員としての経験から、船員の利益や便益のために働く機会を得ることができました。船員が簡単に交換できる歯車のように処遇されていると感じることもあります。船員は大切に扱われるべきであり、船員のために働くことができる新たな機会を得られて嬉しく思います。

アフリカ・アラブ地域の インスペクターチームの紹介

アフリカ地域で支援を求めてくる船員の数が増加していることから、ITFは同地域のインスペクターのネットワークを強化し続けている。2022年にはナイジェリアで、2023年にはセネガルで初のITFインスペクターを任命する予定だ。両国で新たに任命が行われることは、既にガーナ、ケニア、コートジボワール、そしてアラブ世界のモロッコとアルジェリアでインスペクターが活躍していることと相まって、ITFがいかにアフリカ・アラブ地域を重視しているかを物語っている。



ジョアキム・ジェジェ (コートジボワール、アビジャン – 商船組合)

元甲板員だった私は、1990年代初頭に労働組合の世界に入りました。商船組合の事務局長という立場は、非常に有益でした。この仕事を通じ、海運・港湾の関係者や利用者、さらにはITFとの距離を縮めることができました。ITFでは、国内コーディネーターや、アフリカ船員委員会議長など、いくつかの役職を務めてきました。



キャサリン・ハイゼル (ガーナ、テマーガーナ商船員組合 (GMNOA))

元地域海洋大学航海学部の上級講師で、現在も非常勤講師として勤務しています。70年代半ばの士官候補生時代からGMNOAの組合員であり、2005年に執行委員に就任しました。スウェーデンの世界海事大学で海事学の修士号も取得しました。2019年からテマ港とタコラディ港のITFインスペクターを務めています。



ラチク・ハミド (モロッコ、カサブランカ-モロッコ労組UMT)

冷凍船に12年乗船し、二等船長の地位に就きました。また、カサブランカのCMA-CGMターミナルでオペレーション・マネージャーを務めました。1991年からUMTの現役組合員として活動し、2019年にITFインスペクターになりました。カサブランカを拠点としていますが、モロッコで唯一のITFインスペクターとして、すべての港をカバーし、港湾労働者や船員たちと仕事をしています。



ハッセン・メリス (アルジェリア、アルジェ- FNTT/UGTA)

アルジェリアのLNG船でチーフオフィサーを務めました。2019年にITFインスペクターに任命され、ITFファミリーの一員になれたことを誇りに思います。困難な状況にある船員を助け、船主が国内外の労働基準を尊重するよう努める決意です。



ベティ・ムツギ (ケニア、モンバサ- 港湾労組)

モンバサ港で22年間港湾労働者として働いた後、DWUの執行委員に選ばれました。その後、労働組合中央組織 (COTU-K) の女性委員会の議長に選出されました。それから、モンバサのITF事務所ですべて2年間ボランティアをした後、2013年にフルタイムのインスペクターになりました。船員を支援することが私の喜びです。ITFロンドン本部や仲間のインスペクターから多くのことを学ぶことができました。



グッドライフ・オコロ (ナイジェリア、ラゴス – ナイジェリア海事労組)

(隣頁を参照のこと)

ITFネットワークは、 インスペクターがいない地域でも 船員を支援する

ITFのFOCネットワークは、ITFインスペクターがいない国や港で船員を支援するために活動している。これらのネットワークは、適正な賃金および船内労働・生活条件を確保する船主の義務も追求している。連絡担当者は、ITF加盟組合から推薦され、各組合の事務所を拠点にボランティアベースで活動している。



中南米・カリブ海

この地域のネットワークは、ITFインスペクターがいない国の船員にとって、重要なライフラインとなっている。2022年には、多くの連絡担当者がITF港湾労働者中南米カリブ海地域総会に参加した。2023年には、特にカリブ海地域でのネットワーク拡大を目指している。

FOCネットワーク・コーディネーターの連絡先 (中南米カリブ海地域)

スティーブ・トラウズデル (ロンドン)

Email: seafsupport@itf.org.uk

(クロアチア、エルサルバドル、グアテマラ、ガイアナ、ニカラグア、ペルー、トリニダード・トバゴ、ウルグアイ、ベネズエラで14名の連絡担当者が活躍中)



アラブ地域・イランネットワーク

2022年、この地域では遺棄された船舶の数が増加し続け、困難な状況に直面した。中には、特に悪名高い現代の奴隷性ともいえる状況や、深刻な人権侵害の事例も観られる。例えば、船員が10年以上も船内に留められているジェッダ・パレス (アル・マハ) 号のような事例がある。また、船員の犯罪人扱い化、賃金未払い、医療支援の拒否、本国送還の拒否などの事例も増えている。

イラン、UAE、エジプト、サウジアラビアのチームを中心に、この地域全体で精力的に活動した。大抵の場合、船員は何カ月も賃金を支払われない状況になって相談に訪れる。苦情の報告が早ければ早いほど、より良い支援ができる。

FOCネットワークコーディネーター (アラブおよびイラン)の連絡先

モハメド・アラチェディ (スペイン)

Email: arrachedi_mohamed@itf.org.uk

(アルジェリア、バーレーン、エジプト、イラン、イラク、ヨルダン、クウェート、レバノン、リビア、オマーン、スーダン、チュニジア、イエメンで31名の連絡担当者が活躍中) また、UAE、カタール、サウジアラビアでの支援も行っている)



アフリカ

西アフリカのネットワークは、シエラレオネが加わり、拡大を続けている。2023年には、アフリカ地域全体でさらに多くの国を追加し、ネットワークを強化し、船員が支援を必要とする時にいつでも対応できる人が確保できるようにする予定だ。

FOCネットワーク・コーディネーターの連絡先 (アフリカ)

ルシエン・ラザフィンドライブ (SYGMMA)
Email: razafindraibe_lucien@itf.org.uk

(ベナン、カメルーン、コートジボワール、ガボン、ガンビア、ギニアビサウ、ギニアコナクリ、リベリア、シエラレオネ、トーゴの連絡担当者)



アジア太平洋

連絡担当者が船員の地元で具体的な支援とサポートを船員に提供し、地域のネットワークを設置した。

アジア太平洋地域のほとんどの国で乗組員の交代規制は緩和されたが、中国が非常に厳しい規制を維持している状況は、依然として大きな課題となっている。外国人船員が中国の造船所で立ち往生して出航を許されなかったり、下船の手配がなされないまま港で契約が終了したり、陸上で適切な治療を受けることができなかったりといった事例が数多く報告されている。

中国本土にはITFインスペクターや連絡担当者がいないため、アジア太平洋地域のネットワークが船員のために最善を尽くしてきた。現地当局、関連大使館、港湾代理店、船主と連絡を取り、中国の次の港で乗組員の交代を調整し、船員が現地のITFインスペクターや連絡先の支援を受けて下船できるようにしたりした。

FOCネットワーク・コーディネーターの連絡先 (アジア太平洋)

サンドラ・バーナル (オーストラリア)
Email: bernal_sandra@itf.org.uk

(バングラデシュ、カンボジア、マレーシア、ミャンマー、パキスタン、パプアニューギニア、ソロモン諸島、タイ)

職場のジェンダー差別に対し、男性が味方になるには

職場でジェンダー差別を目撃した男性は、多くの組合が採用し始めている革新的な「傍観者イニシアティブ」のおかげで、積極的に行動することを奨励されている。ITFの女性交運労働者に対する暴力撲滅プログラムの専門家であるキム・ロハス・パウエルが詳しく語る。

「傍観するのは止めよう」の取り組み（イニシアティブ）は、カナダのブリティッシュ・コロンビア（BC）州で、2015年にBC暴力撲滅協会（EVABC）とフットボールチーム「BCライオンズ」のパートナーシップにより開始した。この取り組みでは、学校、大学、職場、プロスポーツリーグで啓蒙を行う男性リーダーを育成し、ソーシャルメディアを通じて同プログラムを広く普及させるというものだった。現在、世界中の学校や職場で実施されている。

伝統的に男性が圧倒的に多くを占めるブリティッシュ・コロンビア州の港では、ITFに加盟するILWU港湾労働組合がこの活動を全面的に受け入れている。ILWUカナダは既に6,000人以上の労働者を訓練し、職場と労働者が住む地域社会の双方で、この取り組みが行動と文化の変革に及ぼす影響について熱く語っている。

このプログラムは、暴力や虐待を行う男性は少数派であり、ほとんどの男性が平和に生活し、女性に敬意をもちながら働くことを望んでいるという理解に基づいている。しかし、有害な行動が放置されると、より広い職場文化に悪影響を及ぼす。

男性が味方になるモデルを用いて、より安全かつ、より敬意に満ちた、包摂性のある職場を作ることを目的としている。同プログラムでは、女性に対する暴力は女性だけが解決すべき問題ではなく、男性が男性や少年に話をするの力を促進し、健全な人間関係を築いたり、女性に対する暴力にノーと言うことの重要性を男性が男性に訴えることが大切だと提唱している。

プログラムではまた、長い間いじめやハラスメントを容認してきた職場文化に取り組み、定着してしまっている誤った行動に異議を唱えている。例えば、職場でありがちな場面のビデオを見せ、難しい会話を誘発しながら、敵対的



どうすれば：
味方になってすべての労働者のために職場の暴力をなくせるのか

な態度や思い込みが言葉や身体的の表現にエスカレートする前に早期に介入することの重要性を示したりする。

例えば、以下のような方法で、個人がどのように介入できるかを教えてくれる：

- ・単純に攻撃的な会話に加わらないようにする、性差別的な行動に参加しないようにする。
- ・また、攻撃された人に直接話しかけたり、加害者に公に声をかけたり、他の人に非難していることを示すように促したりする。

港湾労働者でILWUカナダの組合員のカム・スチュールが、職場で変えるべきものについて力強く真実を語るビデオを参照のこと：https://fb.watch/cmj5q0WaO_/

女性に対する差別、いじめ、暴力は、職場や組合内部にも蔓延している。ITFは、バイスタンダー（傍観者にならない）研修を利用して、自組織や加盟組合に変化をもたらすことができないかを模索している。■



ウクライナ人訓練生の支援

ITF船員トラストのケイティ・ヒギンボトム代表が、国が戦争で破壊される中、50名のウクライナ人訓練生が海事学を修了できるよう実施しているプログラムを紹介する。

2022年2月24日のロシアのウクライナ侵攻とその後の戒厳令の発令により、ウクライナ人船員の船舶への乗船ができなくなった。戦争は乗組員に劇的な影響を与え、海事教育機関の訓練生は、コースを修了して卒業証書を取得するために必要な乗船経験を得ることができなかった。

ケルソン州マリタイムアカデミーは、校舎が占拠されているものの、何とか通信教育の実施を維持している。しかし、訓練生支援にはそれ以上のことが必要だった。ウクライナ海運労働組合(MTWTU)とITF船員トラストは、占領地や敵地出身のマリタイムアカデミーの訓練生に、クライペダにあるリトアニア海事アカデミー(LMA)で学ぶ機会を与えるというプロジェクトを思いついた。

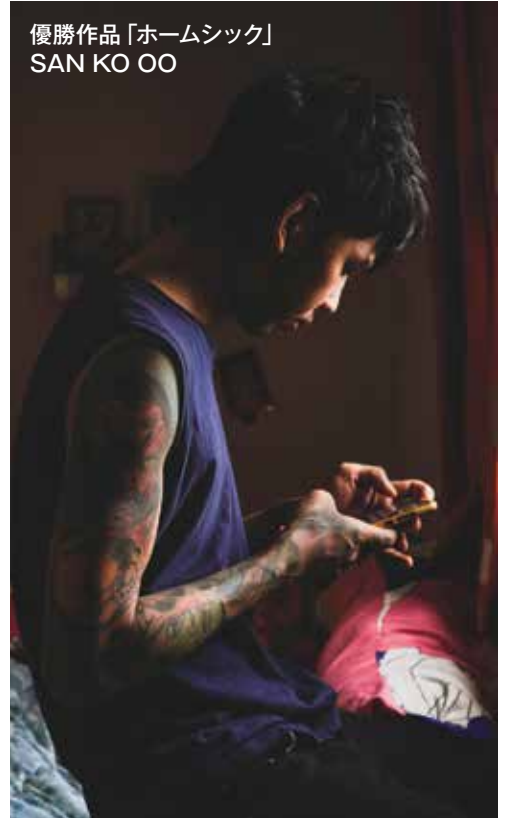
2022年9月の開始以降、訓練生は2つの教育機関の講義と実習を同時に受けることができ、リトアニアとウクライナの両国で資格証明書を取得することができるようになった。

このプロジェクトでは、3学年目を終了したものの、学業を修了して資格を取得することができていなかった訓練生に焦点をあてている。彼らはリトアニア海事アカデミー(LMA)にも登録され、学業のための経済的支援、リトアニアでの宿泊と生活費、就職先を見つけるための支援を受けることができる。

両校は、訓練生がケルソン州とつながりを保ちつつ、教育に適した環境のクライペダでトップクラスの教育を受けられるように協力している。

船員トラストはまた、オデッサの訓練生にも経済的な支援を行っている。■

優勝作品「ホームシック」
SAN KO OO



船員の明るい未来 写真コンテスト

ITF船員トラストは、過去3回の船員を対象とした写真コンテストの驚くべき成功を踏まえ、「船員の日」に立ち上げを予定しているこの写真コンテストを、毎年恒例のイベントとすることにした。

「ライフ・アット・シー2022」コンテストの入選作品30点は、フィリピンのマニラで開催されたクルー・コネクトの展示会と授賞式で紹介された。トラストは現在、これらの写真や過去の船員のストーリーを世界中の海事博物館と共有し、様々な出来事が起きても、船員が変わらず世界のサプライチェーンを動かし続ける、究極の目に見えない労働力であることを広く一般に認識してもらうために取り組んでいる。

受賞作品はここから閲覧可能：<https://www.seafarerstrust.org/what-we-do/photo-competition-2022>。

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

港湾の職場でのケガや死亡事故を予防する新たな取り組み

ITFの調査から、過去20年間で港湾労働者200人が重傷を負い、700人以上が死亡していることが明らかになった。ITF港湾労働者部会の上級アシスタントの**スティーブ・ビッグス**が、港湾をより安全に働ける職場にするための計画について語る。

この数字は到底容認できるものではない。報告されていない無数の傷害や死亡事故もあるだろう。この中には、漁船やクルーズ船に関連した死亡者数は含まれていない。

調査対象となった20年間では、年によって数値の高低はあるものの、全体としては明らかな上昇傾向が見られる。2000年には死亡事故が18件、重傷事故が3件であったのに対し、2022年には死亡事故が87件、重傷事故が26件となっている。

ITFの調査から主に判明したのは、報告された死亡事故の71%が船内で発生したということだ。犠牲者の多くが乗組員だったが、荷役作業のために船上で働いていた陸上ベースの労働者も少なくはなかった。ITFは、国際荷役調整協会（ICHCA）インターナショナルと、この状況を変えるためにどのような協力ができるかを話し合ってきた。

ICHCAインターナショナルは、港湾と海運業界を結びつけ、関連するすべての労働者の安全、衛生、福祉を改善するための非政府間組織だ。そのメンバーには、世界のターミナルオペレーター、主要船社、ITFのほか、業界の規制当局や保険会社などが含まれる。

我々は船舶のリスク管理には一貫したアプローチが必

要であることを確認した。現在、ほとんどの港湾・ターミナルでは、独自の船舶リスクアセスメントを実施しているが、運航開始前に作業エリアのリスクを把握し、管理するための一貫したアプローチは取られていない。また、船舶と、その船舶が寄港する港の間には、船内のいかなる欠陥や危険についても、お互いに知らせるコミュニケーション手段がほぼ全くないのが現実だ。

ITFはこれを変えるための最初の一步に着手した。ITFは、ICHCAが主導するプロジェクトに参加し、共同で船舶の職場査察に関する世界標準を設置・実施する予定だ。この基準は作業船のあらゆる側面をカバーするものだ。リスクを特定・管理することで、あらゆるタイプの貨物船における死傷者を減少させたり、撲滅することができるだろう。

例えば、国際規格を持つことで以下が可能になる：

- ・すべての利害関係者に公平性を提供する。
- ・確実に情報を共有し、理解を広める。
- ・査察を実施する担当者のための共通の訓練手順を定める。
- ・共通の査察プロセスにより、業務の効率を上げる。
- ・事故が起こる前にリスクを管理し、より安全なオペレーションを実現する。

査察基準をさらに発展させ、今後は港湾やターミナル向けのアプリやオンラインツールにしたいとITFは考えている。■



- ・35%の漁船員が、人種差別や性的暴行などの身体的暴力を定期的に経験していると報告した。
- ・移民漁船員の平均賃金は1時間あたり3.51ポンドで、英国籍の漁船に乗り組み、従業員として働くすべての船員に適用されるべき国内最低賃金に比べ、3倍近く低い。
- ・調査回答者の19%が自らの労働条件を強制労働に近いと報告した。
- ・18%の移民漁船員が労働契約に名称が記載されていない船舶で働くことを求められたと回答した。

・ほとんどの移民漁船員が十分な休息もないまま過度の長時間労働を強いられていると報告したが、これは英国が2019年に批准したILO漁業労働条約(C188)に違反している。

・移民漁船員は、声を上げれば強制送還されることを恐れ、また60%以上の漁船員(英国籍を含む)がブラックリストに載ることを恐れて、苦情を報告できずにいると回答している。

ある移民漁船員はライツラボにこう語っている：「ビザの問題で船に居続けるしかない。船を降りて助けを求めれば、もう二度と漁船では働けないだろう。賃金ももらえないまま、ただ待っているしかなくなるだろう。外部に助けを求めたりしたら、斡旋業者に連絡が行き、ビザの条件に違反したから、自費で本国に帰らなくてはならないと言われるだろう」。

そこでITFは、船主による悪用を可能にしている法律の抜け穴をふさぎ、移民漁船員に船員用のトランジットビザを使わせる制度を終了し、例えば熟練労働者用ビザへ切り替えるべきだと強く求めている。そうすることで、移民漁船員をよりよく保護し、ディーセントな労働条件を確保できるからだ。

報告書『搾取を見逃すのか？-英国漁業における労働者搾取の証拠』はここからダウンロード可能：tinyurl.com/Lettingexploitationoffthehook。

ITFレポート、『労働搾取への片道切符：トランジットビザ制度の抜け穴が英国の漁船で移民労働者を搾取労働させるためにいかに利用されているか』は、ここからダウンロードできる：<https://www.itfglobal.org/en/reports-publications/one-way-ticket-labour-exploitation>。

膨大な数の報告で確認された英国での移民漁船員搾取

ITFの水産関係の専門家、クリス・ウィリアムズは、最近の報告書で、英国の漁業界で働く移民労働者が搾取や人権侵害に直面し、恐怖から声を上げられずにいることが確認されたと説明する。

2021年6月から10月の間に、ノッティンガム大学ライツ・ラボは、英国の漁船団に乗り組む漁船員の労働条件に関する調査を行った。

報告書は、英国の移民政策（「敵対的環境」）と、海上労働条約(MLC)および漁業労働条約(ILO188号条約)の規制が連携していないため、非欧州経済領域(EEA)出身の漁船員が船員用のトランジットビザで英国に連れて来られ、搾取を受けやすい状態にあることを確認している。2022年5月、ITFは悪辣な漁船主が船員用のトランジットビザを悪用することで、移民漁船員の間広がる移民資格に関する不安に乗り、地元の漁船員よりも長時間の厳しい労働を強いた上に、低い賃金しか支払っていないことを公表した。

ライツ・ラボの取材に応じたある英国の漁船員はこう語っている：「ある船主がこう言うのを聞いた。お前ら地元の若者1人の賃金で、外国人2-3人を雇えるんだ」

調査から以下が判明した：



国際運輸労連

船員のための情報やアドバイスを発信

ITFの無料アプリ

AndroidとiOSの両方に対応

お使いのアプリストアからダウンロードしてください

www.itfseafarers.org/en/look-up/-itf-seafarers-apps



ITF Seafarers

- ・自分の船について知りたい
- ・問題に直面し、支援を求めたい
- ・ITFと連絡を取りたい
- ・ITFインスペクターかITF加盟組合に連絡を取りたい
- ・健康や幸福に関する情報やアドバイスがほしい

ITFのウェブサイト



www.itfseafarers.org - ITFのウェブサイトで、船員の権利やITFインスペクターの支援活動について知ろう



www.itfshipbesure.org - 仕事を探している船員に必要な情報が満載



www.itfglobal.org - 労働者やITF加盟組合に関する最新ニュースをフォローしよう

ITFのソーシャルメディア



ツイッターで最新情報をフォローし、意見を発信しよう #itfseafarers



www.facebook.com/itfseafarerssupport



フォローしよう

www.instagram.com/ITFseafarerssupport