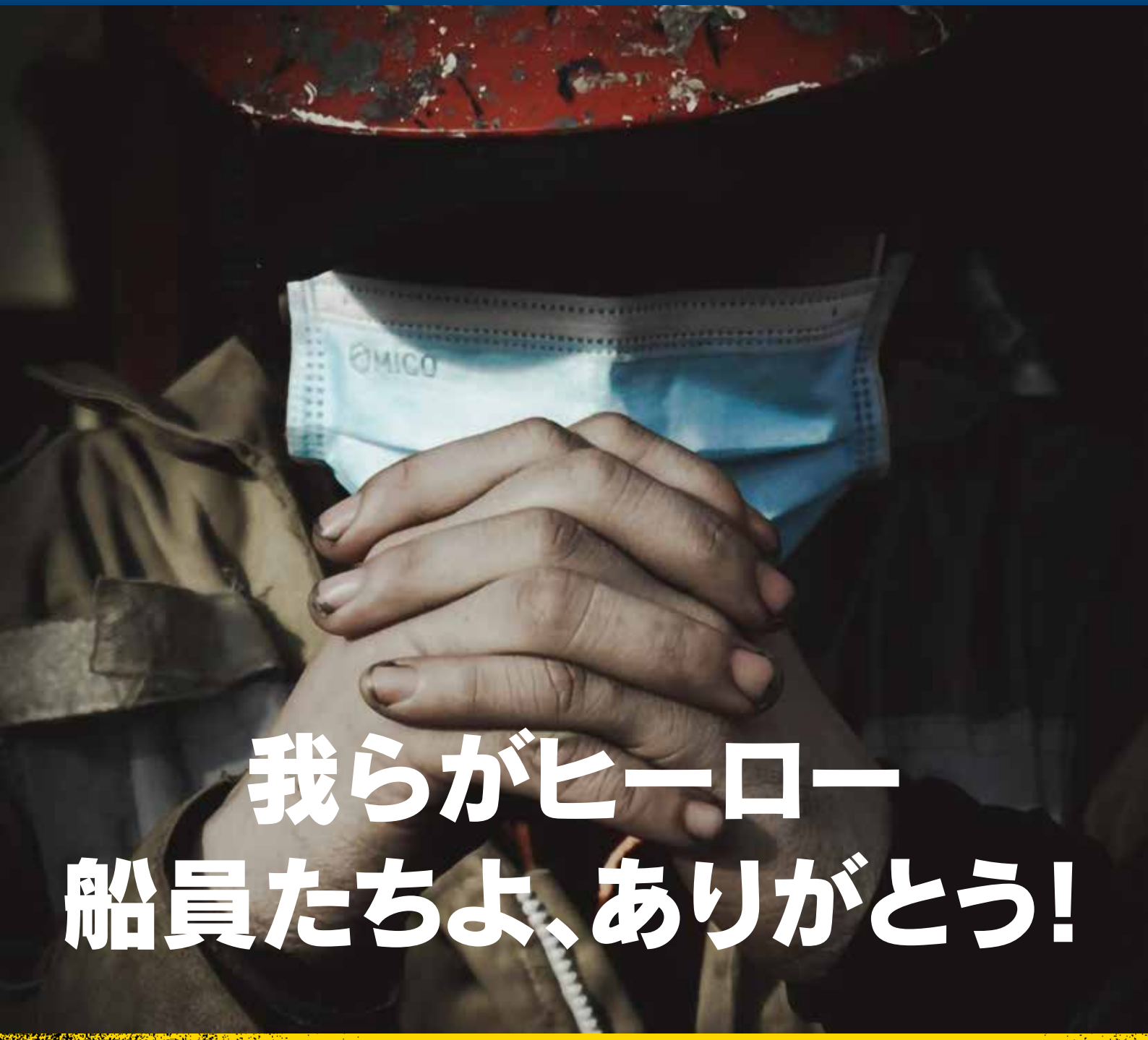
シーフェアラーズブルテン

Japanese / no.35/2021

国際運輸労連(ITF)



我らがヒーロー
船員たちよ、ありがとう!

コロナ禍と船員交代

ソーシャルメディアを利用した詐欺

ITFに支援を求めるには

目次

4 FOCキャンペーン

5-12 船員交代危機

13-14 ITFの支援活動

15-16 労働組合の取り組み

17 海上労働条約（MLC）

18 プロフィール デーブ・ハインデル（SIU）

綴じ込み8頁の案内書 ITFの連絡先とアドバイス

19-21 船員遺棄

22-25 インスペクターのプロフィール

26-28 詐欺

29-30 健康と幸福

31 港湾労働者

32-33 水産

34-35 ITF船員トラスト

国際運輸労連（ITF）は、約150か国、670組合の交通運輸労働者1,800万人（船員91万人を含む）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132人のインスペクターやFOCキャンペーン担当者を配置しています。

ITFシーフェアラーズ・ブルテン　No.35/2021
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版をダウンロードすることができます。https://www.itfseafarers.org/en/resources/materials?search_api_fulltext=seafarers%27+bulletin&field_topic=All&sort_by=created_1
Web: www.itfseafarers.org ¦ Email: mail@itf.org.uk ¦ Tel:+44 (20) 7403 2733 ¦ Fax:+44 (20) 7357 7871
表紙写真：Ama Namin

ごあいさつ

まずはじめに、船員の皆さんにITFを代表して深く感謝します。また、コロナ禍がもたらす恐怖と先の見えなさが広がる中で、プロ意識をもって日々勤勉に任務を遂行されている全てのITF海事加盟組合に感謝します。

世界中で何百万人もの船員が懸命に物資を輸送し続けてくれています。皆さんのお陰で私たちの家族は食糧を手に入れることができ、適切な医療も受けられるのです。船員の皆さんとそのご家族の犠牲がなければ、世界貿易はストップし、その結果、もっと酷い状況になっていることでしょう。あらゆる困難にも関わらず、ITF加盟組合は問題に取り組み、組合員が最も必要としている支援を提供し続けています。

ITFにおいても、2020年はコロナ対応に追われる一年となり、これまで以上に船員の権利確保と未払い賃金の回収に努力してきました。

グローバルレベルでは、ITFは絶え間なく様々なパートナー組織と協力し、船員交代危機の問題により多くの注目を集めようとしてきました。ピーク時には40万人にも上る船員の皆さんが家に帰れず、何か月も下船することもできず、医療も受けられず、上陸も許可されない状況に置かれてきました。

ITFの社会的パートナーや海運業界との戦略的な関わり、とりわけ、国際海運会議所(ICS)や国際海事使用者委員会(IMEC)との協力関係により、アントニオ・グテーレス国連事務総長が「人道危機」と呼んだ状況を終わらせるべく、世界中から支援をえることができました。国際海事機関（IMO）や国際労働機関(ILO)から支援を受けて、ITFは船員を「キーワーカー」に認定し、喫緊の課題として船員交代問題の解決にあたるよう各国政府に働きかける運動を展開してきました。ITFは解決策を探り続け、その中でも船員の皆さんの権利が守られるよう担保してきました。

今年の『シーフェアラーズ・ブルテン』では、この関連のITF加盟組合やその仲間の組織による国内外の取り組みについて報告し、コロナ禍が世界の海運界にどのような影響を及ぼしたかを検証します。

コロナ禍が船員の健康と幸福に大きな悪影響を及ぼしている事実が益々明らかになる中、今号ではITFが船員の皆さんに提供できる支援に焦点をあてていきます。また、ITF船員トラストの新型コロナウィルス感染症緊急基金によって、多くの船員とその家族が救済されたとの報告も紹介していきます。

船員遺棄が増え続ける中、ITFインスペクターと連絡担当者たちは、今号の特集で取り上げた痛ましい記事からも分かるように、常に皆さんを支援してきました。

また、就職斡旋詐欺の手口がさらに巧妙化していることもお分かり頂けると思います。ソーシャルメディアを介した偽の募集広告もかなり増えてきています。ITFは皆さんがこうした詐欺の被害に遭わないよう、参考にできる手引書を提供します。

例年通り、8ページにわたる綴じ込みページには、ITFインスペクターの連絡先や助言などの情報を掲載しています。

2021年度も皆様が益々健康で、お元気でご活躍されますことを祈念致します。

ITF書記長
スティーブ・コットン

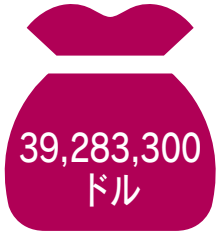
数字に見るFOCキャンペーン

2020年12月１日現在

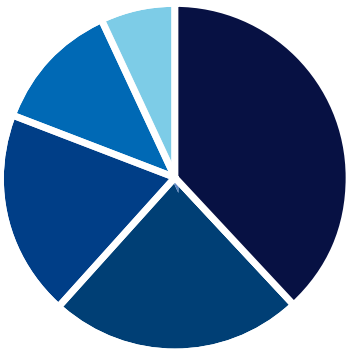
ITFが査察した船舶の数

- 船舶数 6,960
- 問題が判明した船舶数 6,096
- 問題がなかった船舶数 884

ITFが回収した未払賃金総額

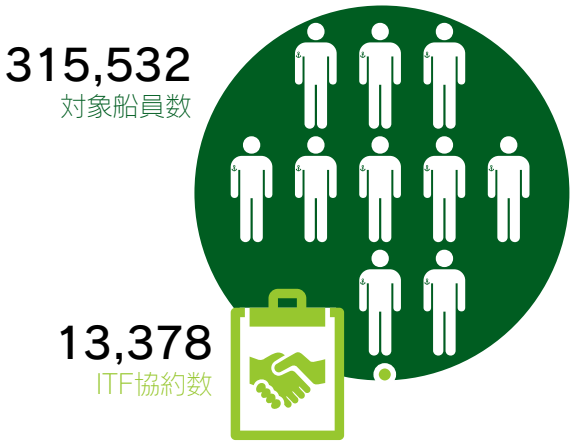


査察で判明した問題上位５種



- 契約違反 2,327件
- 協約関連 1,445件
- 賃金未払い 1,168件
- 国際基準の非遵守 748件
- 医療関連 420件

ITF協約の対象となる船舶と船員の数



政府の怠慢が招いた未曽有の危機

コロナ禍において、船員交代を実現するための具体的・実際的措置を政府が講じなかったために、クルーズ船、貨物船、漁船に乗り組む船員の生活が危機的状況に陥った。ITFの対応と業界が学ぶべき教訓について報告する。

>>>

我らのヒーロー、船員が犠牲に

2021年1月、コロナ禍が始まって10か月が経過した頃、何十万人もの船員が洋上で足止めされていた。ITF船員部会のデイブ・ハインデル議長が、船員交代問題にどのように対応し、政府に対策を求めたかを報告する。

2020年３月にコロナ禍が発生し、乗船契約の満了を迎えようとしていた船員は突然帰国を阻まれた。帰国便はキャンセルとなり、寄港国、中継国、母国の港湾当局は入国を規制した。各国政府が船員交代に関して具体的・実際的な対策を講じる意思がないことが分かり、船員の落胆は困惑、そして怒りへと変わっていった。

ILO 海上労働条約（MLC）は船員の最長乗船期間を 11 か月と定めている。毎月約 10 万人の船員が交代する必要がある。船員は、契約満了時に下船して、使用者の費用負担で帰国する権利を持つ。しかし、コロナ禍でこの権利を行使することが極めて困難になった。

３月 19 日、ITF は止む無く、船員の同意があれば契約期間の延長を可能とすることに合意した。４月～５月、船員が自らを犠牲にして世界中に生活必需品を運搬し続ける中、ITF は加盟組合や海運業界と緊密に協力して、船員交代実現のための最善策を各国政府に訴え、船員のキーワーカー指定と移動規制の免除を求めた。

５月６日、我々が提案した 12 段階の解決策が IMO に採用された。５月 28 日、IMO、ILO、ICAO が各国政府に行動を促した。６月 12 日、キーワーカーに関する我々の要請が国連に支持された。

しかし、状況は悪化していった。乗船期間が１年を超える船員もいた。散歩や緊急医療措置を含めて、船員の上陸を一切認めないだろう国もあった。

船員は疲労過多を訴えるようになり、「洋上の刑務所」から脱出することを切望した。心身の健康や安全が危険にさらされていた。状況は耐え難いものとなっていった。

その頃、用船者の影響力に注目が集まった。荷主に変わって船を借り受ける用船者は、航路やデビエーション（航路離脱）に大きな影響力を持つ。コロナ禍以降、多くの用船者が船主との契約に「船員交代禁止」条項を盛り込ませていた。それはつまり、船員の乗船期間がどれだけ長くなろうとも、船主やマンニング会社は船員交代のために航路離脱し、近くの港に寄港することができないことを意味した。

もう限界だ

コロナ禍が発生してから３か月が経過し、ITF は「もう限界だ」というメッセージを発信し、６月 16 日以降、契約を満了した船員の下船と帰国を全力で支援することを発表した。また、MLC で保障される権利に関する案内書を船員のために作成した。

ITF のスティーブ・コットン書記長は次のように語った。「船員を下船させることで、サプライチェーンが混乱したり、シンガポールからサンフランシスコに至る港湾が混雑したり、船舶の保険料が上がったり、国際貿易の流れが止まったりしたとしても、それは政治家の責任であり、船員の責任ではない」

また、各国政府は感染拡大防止の規制に若干の例外を設け、キーワーカーの国境をまたぐ移動を許可し、船員の下船、交代を実現させるだけで、このような事態を防ぐことができると訴えた。

一方、シンガポール政府は３月以降、船員交代を促進させる措置を講じ、問題解決の方法を示した。乗組員は全員、シンガポール到着前に２週間の隔離期間を経て認証機関で検査を受けるとともに、乗船前に最大 72 時間、洋上の収容施設に滞在するというものだった。

組合と業界は、感染拡大防止のための一貫性のある基準作りを支援した。ITF と国際海事使用者委員会（IMEC）は、マニラ（フィリピン）で試験プログラムを開始し、乗船のために出国する船員が出国前に二週間隔離できる宿泊施設を確保し、隔離期間の初めと終わりに認定機関で PCR テストを受けられるようにした。2021 年１月末までに、1,389 人の船員がこの施設に滞在した。現在も 214 人が滞在している。1,389 人のうち、61 人が陽性と判定された。

IMO の報告によると、８月末までに約 50 カ国で船員交代のプロトコルが実施されていた。ITF と IMEC は、船員供給国の安全な船員交代を支援するためにシンガポールの労働組合と海事団体が設置した基金に 50 万ドルの寄付を行った。この基金は、シンガポールモデルに基づき、「クルーセーフ」監査制度を開発し、安全かつ拡張可能な船員交代の「コリドール(通路)」を確保するものだ。

高まる国際圧力

９月に ITF が船員を対象に実施したアンケート調査では、回答者の 60%が自分や他の乗組員が「疲労のために、人命、貨物・船舶、海洋環境を害する事故に関与する可能性がある」と回答している。

ILO 条約勧告適用専門家委員会は、ITF と国際海運会議所（ICS）の申し立てを受けて調査を実施した結果、各国政府はコロナ禍において、国際法で規定されている船員に対する注意義務を怠っているという画期的な判断を下した。

ITF のスティーブ・コットン書記長と ICS のガイ・プラッテン事務局長は共同声明を発表し、次のように訴えた。「全ての国が国際法を遵守し、船員をキーワーカーとして認め、具体的な対策を講じなければならないことが明確に示された。これはつまり、医療処置を受けさせるために船員を下船させること、契約が満了した船員を帰国させること、交代要員の船員を速やかに入国、乗船させることを意味する」

2021 年 1 月 26 日、300 名を超える海運業界と人権関係のリーダーが新たな国際誓約書に署名し、深刻化する船員交代危機収束に向けた業界の責任が再度問われることとなった。この誓約書には、大手多国籍企業の BP、カーギル、リオティント、シェルなども署名している。

今日、船員をキーワーカーに認めている国は 46 か国だけであり、その中でも、船員交代の障害を取り除くための具体的対策を実際に講じているのはほんの数カ国である。国際圧力が高まることで、この人道危機に終止符が打たれることを期待する。■

家族はITFの支援に心から感謝した。

絶望の淵に追いやられた船員

モロッコ労働組合（UMT）のハミド・ラチクITFインスペクターらは絶望に陥った船員の命を救った。

27歳のフィリピン人船員、ジョワニー・ザパンタは7年間の航海経験があった。 2020年3月、ジョワニーはレニセルマー号に3等航海士として乗船していた。乗船期間は11か月に及び、下船を切望していた。しかし、コロナ禍が発生し、モロッコ政府は感染拡大防止のために直ちに船員交代を禁止した。カサブランカ港で船内に留まることを余儀なくされたジョワニーは、2か月間耐えていたが、精神的な限界に達し、5月28日に自殺を試みた。

我々はジョワニーを直ちに下船させて病院に搬送する許可を当局に求めた。二つの港湾保安委員会から5月30日に一時的に接岸することを許可され、ジョワニーは病院に搬送され、入院した。

入院は2か月に及び、集中的な治療が施された。その間、ラチクや組合の仲間たちが定期的に見舞いに行った。ジョワニーは故郷の家族と話すこともできた。8月2日、ジョワニーは病院の医師に付き添われて空路で帰国した。彼の家族はITFの支援に心から感謝した。■

米国の官僚主義の犠牲となった船員たち

英国のトミー・モロイITFインスペクターは、ヤサ・ゴールデン・ダーダネルス号を含むマーロウ・ナビゲーションの船舶数隻の船員交代を支援した。

ヤサ・ゴールデン・ダーダネルス号はヒューストン（米国）に停泊していた。乗組員の乗船期間は1年を超えており、既に交代の乗組員が乗船していた。しかし、フィリピン人乗組員2人の米国ビザが失効していたため、米国の税関・国境取締局（CBP）が2人の下船を許可しなかった。

モロイは直ちにヒューストンのシュエ・トゥン・アウンITFインスペクターに連絡した。アウンはCBPに対して、24人が乗船しているにもかかわらず、安全装具が22人分しかないことや、本船は当面の間、米国のメキシコ湾沿いを航行するため、契約満了した2人は官僚主義の犠牲となり、船内に拘束されることになることを説明した。しかし、CBPの態度は変わらなかった。

マーロウ・ナビゲーションは、生活費を稼ぐことを期待していた交代船員2名を帰国させるしかなかった。また、帰国を心待ちにしていた乗組員2名の乗船を継続させるしかなかった。■

そして、11月の初めに無事にパナマに帰国した。

本国送還を求めてスト

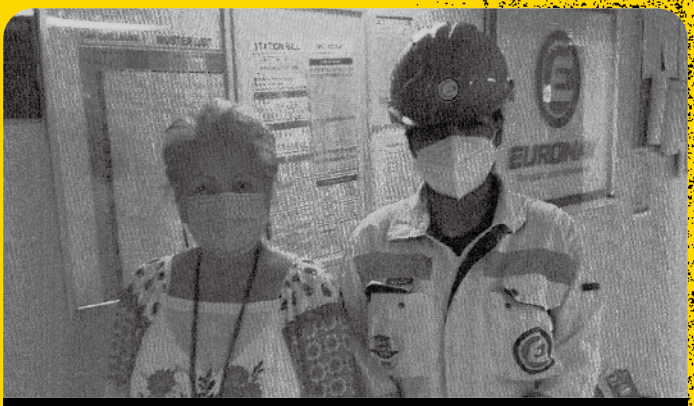
乗船期間が１年を超えた、ユニゾンジャスパー号のビルマ人乗組員は、2020年6月、ジーロング港（オーストラリア）のITFインスペクター、マット・パーセルに連絡を取り、本国送還を望んでいることを伝えた。

乗組員は契約延長にサインしていたが、船長が新しい契約書を作成した時、SEAの規定賃金を記入させられたため、二重帳簿を疑っていた。

我々はオーストラリア海上安全局（AMSA）と連携し、一部の乗組員の本国送還と総額8万ドルに及ぶ未払い賃金の回収を実現するために、本船をジーロングとブリスベンで拘束した。

台湾船主はパーセルとの話し合いの中で本船がITF協約を結んでいないと主張した。しかし、ITFインスペクターのディーン・サマーズがニューカッスルで乗組員からの支援要請を受けて調査を開始した時、船主の主張は虚偽であることが判明した。乗組員は脅迫や虐待を受け、乗船契約の延長を強いられ、1年2か月間もの乗船を強いられるところだった。ITFとオーストラリア海事組合（MUA）がAMSAに連絡し、本船はニューカッスルで拘束された。そして、ITFインスペクターがさらに6万ドルの未払い賃金を回収した。

乗組員11人は7月に下船したが、新型コロナウィルス感染拡大防止の規制のために、本船から13メートル以上離れることができなかったため、組合が埠頭で身を寄せ合う乗組員のために防風堤を築いた。その後、彼らはシドニーに移送され、例外的にホテルでの2週間の隔離期間を経て帰国できるよう警察が調整してくれた。そして最終的に8月に帰国を果たした。9月、AMSAはユニゾンジャスパー号の入国を6か月間禁止した。■



衛生用品がないまま船内に足止め

ヒューストンのITFインスペクター、シュエ・ツン・アウンが、10月1日に若いパナマ人カデット（研修生）から本国送還の支援を求められた時のことを振り返る。

彼女は米国沿岸を航行するライタリング（洋上での貨物積み替え）用タンカーに見習い機関士として２月20日から乗船していたが、ライタリングの許可は既に失効していた。彼女から次のようなメッセージが届いた。「生理用ナプキンがなく、非常に困っています。屈辱的な思いを強いられ、精神的に参ってしまいそうです」

船社は彼女を下船させるためにCBPの説得を試み、パナマ海事局にも支援を要請していた。

10月1日、船社はCBPから連絡を受け、「パナマ領事館が関与していることを考慮し、船員のフライトをキャンセルして下さい。ヒューストンのCBPの決定が出るまで1～2週間かかるでしょう」と言われた。CBPはアウンの要請にも応じることはなかった。

一方、彼女はテキサスの船員センターやITFの船員交代タスクフォースの支援を受け、衛生用品を受け取った。船社は彼女が次の港で下船できるよう、別の船舶に乗り換えさせた。そして、11月の初めに無事にパナマに帰国した。■

洋上の宮殿が一変して刑務所に

当初、クルーズ船での新型コロナウィルス感染症の感染拡大がニュースを賑わせていた際、恐怖に駆られたり、感染したりした乗客や乗組員が上陸を拒否されたり、港で隔離されたりした。ITFとITF加盟組合がこの事態にいかに対応したかをITFクルーズ船タスクフォースのヨハン・オイエン議長が解説する。

各国の政府は乗客をできるだけ速やかに下船させようと躍起になっていたが、乗組員のことは忘れがちだった。

4月中旬までには、大手クルーズ船会社が運航する385隻のクルーズ船のうち、314隻が運休されることになったが、大抵の場合、乗組員は船内に留められたままだった。

クルーズ船の8割以上がITF協約を締結しているため、ITFは即座に加盟する船員組合や海運関係の組織と共に、船員の本国送還のために動いたものの、大きな障壁に直面した。

クルーズ船会社は船員を家に帰すためにチャーター便を手配すると言ったが、ILO海上労働条約(MLC)に定められた義務に従わない国が多く、船員が域内に入ったり、通過したりすることすら禁じる国が多かった。各国の港はクルーズ船の乗組員に対する制限を追加した。中には自国の船員の入国すら許可せず、船員が不利益を被るやり方で、様々な手続きを遅々として進めない国もあった。

また、書類が揃っていないとか、必要なビザを所持していないといった理由から、船員が何日も空港で足止めになるケースもあった。中には、外国で下船して、帰国できるまで何か月も足止めを食らった船員もいた。

クルーズ船の8割以上がITF協約を締結しているため、ITFは即座に加盟する船員組合や海運関係の組織と共に、船員の本国送還のために動いたものの、大きな障壁に直面した。

生命への影響は極めて甚大

いつ解放されるのかも分からないまま船内に閉じ込められていたことで、メンタルヘルスを病む船員が増えた。

2週間で立て続けに4人の船員が自殺した。4月30日、ポーランド出身の乗組員がクルーズ船のジュエルズ・オフ・ザ・シーズ号から飛び降りた。5月9日には、ハンガリー人船員が客船のカーニバル・ブリーズ号の自室で亡くなっているのが発見された。5月10日には、マリナー・オブ・ザ・シーズ号に乗り組む中国人船員が、同船がバハマで係船中に亡くなった。さらに、リーガル・プリンセス号のウクライナ人船員も、帰国するために手配した航空便が欠航になったと聞いた直後、ロッテルダムで船から飛び降りた。

ITFは各国の政府や旗国に船員交代を迅速化するために、これまで以上に努力して欲しいと要求した。ITF船員部会のデイブ・ハインデル議長は、「クルーズ船に乗り組む船員が他の職種の労働者や一般市民に比べ、よりリスクが高いという正当な科学的根拠もないままに、感染拡大を防ぐという名目で導入された厳しい制限により、船員が罰せられている」と主張する。

人道面の大きな成功

2020年8月までに約20万人の船員がクルーズ船から下船して帰国した。ITFと協力してこの大きな人道面の成功をもたらしたクルーズ船会社と政府を讃えたい。特に旗国や寄港国を含む他国の政府が国際法に謳われている法律面や人権面の義務を遂行できない中、この作業にはロジ面での大変な調整が必要になった。

今後を見据えて

クルーズ旅行が緩やかに再開し出す中、ITFとITFに加盟する海運労組は船員や乗客の安全上のリスクについて引き続き懸念している。

各国の政府やクルーズ船の運航会社と協力し、適切な安全衛生対策の導入と実施を確保している。また、船員が休暇を取得したり、医療を受けたりするために上陸することを許可し、必要な船員交代を遂行できるようにすることもクルーズ船が寄港する国の政府に求めている。

ITFは今後も海運業界と協力して回復計画や運航再開と同時に、クルーズ船の船員の労働生活条件をいかに改善できるかについて、率直に協議していけることを期待している。■

マインシフ3号の乗組員3千人以上が隔離

ITFインスペクターのハマニ・アマドゥがクルーズ船１隻の乗組員数千名を本国送還させた事例を振り返る。

マインシフ３号の乗客が３月23日に下船した後、船社は他船６隻の乗組員3千人をマインシフ３号に乗り換えさせた。マインシフ３号は、乗組員の本国送還のためにドイツに向かい、４月28日にクックスハーフェン港に接岸した。その二日後、船内で新型コロナウィルス感染が判明し、乗組員全員を対象に検疫が行われた。

ITF加盟ver.diのシュワイガーショーセン・グスと私は、数週間にわたり船社と激しい議論を行った後、5月８日に乗組員約1,200人の本国送還を実現させた。様々な国籍の残りの乗組員も検査で陰性が確認され、翌週以降に本国送還された。ただし、インド人乗組員192名は、インド政府の支援が十分でなく、帰国の目途が立たなかったため、いったん船内に留まったが、６月下旬には帰国することができた。

シュワイガーショーセン・グスは、船社や旗国マルタの責任感の欠如を非難し、ドイツ政府や船員福祉団体の支援がなければ船内の状況は急速に悪化していただろうと指摘した。■

適切な安全衛生対策が講じられ、乗組員の交代や医療手当に必要な場合は、乗組員の上陸が許可されるよう、各国政府や船社と共に活動している。

ウルグアイで足止めされたクルーズ船乗組員への人道支援

ITF加盟UTTのおかげで、ウクライナ政府が新型コロナウィルスに感染した乗組員の下船を許可したとエドガー・ディアスITF中南米地域事務所長は語った。

3月15日、バハマ籍のグレッグ・モーティマー号はウシュアイア港（アルゼンチン）を出港した。その1週間後、乗客に新型コロナ感染症の症状が現れた。しかし、アルゼンチン政府もチリ政府も国境および港を閉鎖していたため、両国での下船は拒否された。一方、ウルグアイ政府が入港を許可したため、本船は3月27日にモンテビデオ港に接岸し、乗客の下船、送還が実施された。

しかし、乗組員83人は、船内で感染が拡大していたにもかかわらず、船内に残された。そのうち39人の陽性が確認された。フィリピン人船員１人が死亡した。乗組員は衛生状態の良くない客室に留められ、２か月間を洋上で過ごした。

4月20日、UTTのフランシスコ・デル・ガウディオ書記長が乗組員に支援を申し出た。乗組員からのUTTへの報告によると、配膳担当の乗組員２人の感染が判明したり、不安に耐えきれなくなった乗組員数名が自殺を図ったりする等、船内の状況が深刻化していることを示す情報が漏えいするのを防ぐために、インターネット接続は中断された。本船とITF協約を締結するUTTは、本船に情報開示を再三要求したが、一切返事はなかった。

UTTからの圧力を受けたウルグアイ政府が5月8日、乗組員全員を下船させ、検疫と適切な医療措置の後、本国送還を許可すると発表した。■

コロナ禍から得た教訓を活かし 船員にとってよりよい海運産業をつくる

ITFマリタイム・コーディネーターのジャクリーン・スミスが、船員交代危機への政労使の対応を振り返り、将来へ向けた教訓を語る。

海運業界の対応はどうでしたか?

ITFと海運業界には、船員が疲労するのを防ぐべきだとする明確な利害の一致がありました。船員の疲労は安全や環境を脅かしかねないからで、また、世界貿易を安全かつ効率よく動かし続けるという点でも利害が一致しました。全体的に、労使間のコミュニケーションは良好かつ率直で、労使が緊密に協力できました。

しかし、うまく行かなかった点でいえば、旗国の代理で船舶の査察を行う船級協会が積極的とは言えず、対応も後手に回った印象です。船級協会はリモート査察を行なえると豪語していましたが、これにより、既に疲労が蓄積している船員の負担がさらに増えました。特に、配乗数が安全を確保できる最低レベルになっている場合には、船員が休息を取ることもできなくなり大変でした。また、P&Iクラブの多くが船や乗組員のリスクを確実に回避しようともっと真剣に取り組まなかったことにも驚きました。明確になったのは、FOC制度は今回の危機の中、船員を守れなかったということです。誰も責任を取ろうとせず、物事を進めようと試みても、船員交代が厄介な問題としてたらい回しにされているように感じました。

政府の対応はどうでしたか?

中には非常に協力的な政府もありましたが、現在までに、船員をキーワーカーに認定したのは僅か46か国のみです。

状況を理解している運輸大臣も中にはいましたが、一般的に、海運界のことを広く理解している政府は少ないと思いました。だからこそ、ITFとしては、ITFと国際海事使用者委員会（IMEC)が合同でフィリピンで実施している「安全な隔離試験プロジェクト」に参加する国を増やしたいのです。このことから、運輸大臣だけでなく、教育、保健、税関、出入国管理関係の大臣とも対話を持つ必要があることが分かりました。そうすることで、大臣たちが船員交代について理解を深め、船員交代を安全に行うために、自身が果たせる役割について理解できるからです。

しかし、未だに全く協力的でない国もあります。国境は各国の政府が管理しているので、政府に行動するよう強制することができません。政府が船員交代を行うことを拒否している国の港には船を入港させるべきではないとITFは考えますが、そうすると、最も力のない国に悪影響をもたらし得ると主張する人もいます。

民間航空労働者などの他の労働者も国境を越えて移動しているのですから、政府が船員に対し、他の労働者とこれほど異なる扱いをすることが理解できません。

ITFや加盟組合はより良く対応できたと思いますか?

振り返ってみれば、例えば、企業や人権擁護団体など、通常は組合が余り関わりを持たないグループとも初期段階から対話をもち、協力し得る仲間を増やすべきでした。

海運産業に関連したり、依存したりしているネットワークとも、より積極的な関わりをもっと迅速にもつべきでした。また、用船契約に「船員交代を行わない」という条件を入れるのを止めさせるべく、早い段階で用船主にも圧力をかけるべきでした。

ITFや海運業界にとって、これが暗示するものは何ですか?

より総合的なアプローチを取るべきで、従来の社会的パートナーとの協力だけにとどまらないということです。加盟組合と従来のパートナーとの関係が、自国で支援をしてくれる他のグループとの関係づくりへとつながる可能性もあります。社会的パートナーと緊急対応グループを設置し、早急に行動計画を策定し、仕事の重複は避けるべきです。また、FOC制度の失敗にも目を向け、透明性の高い制度づくりを要求していく必要があります。

船員交代危機はどのような結末を迎えるのでしょうか?

幸い、船員交代が必要な船員の割合は下がっていますが、 今も帰国できずにいる船員を帰国させるため、頑強に抵抗する政府に圧力をかけ続ける必要があります。

今はワクチンが鍵を握っています。ITFは、船員は優先的にワクチン接種を受けるべきだと確信しますが、各国のワクチン接種の状況と、各国の政府が必要とすることを注視していきます。どれくらいのワクチンが必要で、どれくらい不足しているのか?各国は外国で発行されたワクチン証明書を承認するのか?船員の多くが途上国出身であることを考えると、そうした国で船員をいかに優先させられるか?といった点を注視していきます。

今後一年間の、ITFの海運関係の優先課題は何ですか?

女性船員や若者の雇用を守ることが極めて重要です。海運業界と一丸となり、船員になるための訓練とスキルを女性や青年に確実に授けていく必要があります。

また、リモート査察など、コロナ禍で一時的に承認してきた安全面や船員の権利面での簡易手続きが恒久化しないように努めようとITFは決意しています。

船員へのメッセージをどうぞ

いつもありがとうございます。ITFは皆さんの権利のため、引き続き、声を上げ続けます。ですが、皆さんが抵抗して声を上げてくれなければ、ITFが支援することも難しいですから、是非ITFに支援を求めてください。ITFは皆さんを支援します。 ■

新健海運とマンニング会社による乗組員の搾取

ITFはオーストラリア、ミャンマー、米国で、台湾の新健海運が所有または運航する複数の船舶に乗り組むミャンマー人および中国人船員の未払い賃金回収を支援してきた。しかし、この取り組みもマンニング会社のせいでさらに困難になったとオーストラリアでITFアシスタント・コーディネーターを務めるマット・パーセルは述べる。

新健海運 (HCM) は執拗に二重帳簿を繰り返し、船員が行った仕事の対価をきちんと支払おうとしなかった。我々のチームはこの「ニュー(新しい)」という言葉を名前に持つ船舶を相手にしてきた経験があった。これらの船にはITFに加盟する中華海員總工會(NCSU)がITF協約を締結している。そのため、2020年初頭にパナマ籍のニューレガシー号の乗組員支援の依頼を受けた時、驚きはしなかった。ITFは同船の未払い賃金を回収し、船員にきちんと支払いがされるのを見届けた。

このニュースが広まると、他のHCMの船に乗り組むミャンマー人船員が過去から現在まで続いている二重帳簿に対する懸念を申し出てきた。これを受け、ITFはオーストラリアのニューキャッスルに入港していたニュー・チャンプ号、韓国のプサンに入港中のニュー・アスピレーション号などのHCMの船舶に対し、それぞれの国で行動を起こした。この結果、HCMがミャンマーのITF加盟組合、IFOMSの監視する中、未払い賃金を支払うことに合意した。

その直後、HCMは台湾に入港していた4隻からコロナ禍を理由にミャンマー人船員全員を強制的に下船させた。しかし、ニュー・チャンプ号に乗り組んでいた4人のミャンマー人船員は勇敢にも、ITF/NCSU協約のもとで雇止め時に支払いが約束されている給与2か月分を受け取るまで台湾を出ないと主張した。彼らの連帯により、この闘いはエスカレートし、船主から不当な処遇を受けている全てのビルマ人船員の保護を勝ち取ることに寄与するだろう。

ITFは約19万米ドルの未払い賃金を回収できた。しかし、オーストラリアと米国のITFインスペクターや、この活動を支援しているカナダのインスペクターの話では、HCMは依然として約38万米ドルの賃金を支払っていない。

ITFはこのプロセス全体を通じ、ヤンゴンを本拠とするマンニング会社のサンライズ・マリーン・エンタプライズ社が以下のような呆れ果てる行動を取っていたことを発見した:

・船員を脅して支払った賃金を返納させ、偽の領収証を作り、支払いがあたかもなされたかのように見せていた。

新健海運とマンニング会社による乗組員の搾取つづき

・船員の家族に銀行口座を開設するよう強要し、署名をさせた小切手をサンライズ社に返却させ、会社が船員の給与を全て管理し、口座へのアクセスもできるようにした。
・HCMによって作成された雇用契約とは異なる雇用契約を作成した。
・船員とサンライズ社の共同銀行口座に入れることを許可する手紙に強制的に署名させた。

これを受け、2020年11月26日、ITFインスペクター・コーディネーターを務めるスティーブ・トラウズデールは、ヤンゴンの海事局に書簡を送り、次のように訴えた。「これらの行動は全て言語道断であり、ITFの TCC協約とILO海上労働条約(MLC)の双方に違反している」

しっかりとした証拠も提示し、直ちにサンライズ・マリーン・エンタプライズ社の非倫理的かつ非合法なビジネス慣行を捜査するよう求めることもITFにはできるとトラウズデールは述べた。また、ミャンマー人船員に支払うべき基金の誤った管理と不正流用を訴えることもできる。ITFとしては、同社のMLC証明書を直ちに停止するか剥奪し、同社の船員マンニング会社としての営業を停止させるよう促したい。

ITFの主張に基づく調査が行われている間、ミャンマーは、サンライズの営業を停止させた。また、2020年末には、問題解決のため、HCM、ITF、NCSUおよび他のITF加盟組合の間の話し合いが行われた。■

一年以上の時を経て、フィリピン人船員がようやく帰国

ブラジルのITFインスペクター、アリ・ジニと彼が所属するCNTTL労組は、ばら積み船のウェスターン・エイデ号に1年4か月もの間、閉じ込められていた船員の本国送還を支援した。

船員は同船の管理会社に下船させて欲しいと正式に頼んでいたが、会社からは下船しても次の港から本国に帰れる保証はないと言われた。そこで、ITFに支援を求めた。

8月30日にブラジルのパラナグア港にパナマ籍の同船が入港した際、私は乗組員と対面した。帳簿を調べ、船員が既に雇用契約期間を満了していることと、会社が賃金を全額支払っていることを確認した。

他の船員たちも過去、13か月間、乗船していたことが判明した。

会社は次の港で船員交代を行うと私に告げたが、私がそれではMLC違反になると伝えると、会社はすぐに態度を改めた。同じ週に、8人の乗組員がパラナグアから下船し、故郷のフィリピンへと帰って行き、交替のフィリピン人船員が上船した。■

15カ月も賃金をもらえず捉われて

パナマ籍のタグボート、ディアブロス・フォース号がノルウェーに向かっている時、ドイツのベルゲンを拠点とするITFインスペクターのシベール・グレプスタッドは、同船に乗り組む船員の親戚から、乗組員の賃金が支払われていないという警告を受けたことを思い起こしていた。

早速、ギリシャ、ロシア、フィリピン、インド、インドネシア出身の乗組員と連絡を取った。彼らから同船が9月初旬にノルウェーに入港する予定だと聞いた。船員たちは半年間、賃金を受け取っていなかった。中には2019年6月から約一年3か月にわたり、上船を続けている乗組員もいた。

ITFは、ノルウェーの海事局とも協力し、当局が、238,036米ドルの未払い賃金を理由に、同船をノルウェーの港で拘留した。その数日後、船員の未払い賃金の回収を確保するために、ITFは同船を拿捕した。

ギリシアの船主は未払い賃金の受け取りを放棄すれば、帰国できる可能性があると乗組員に伝えたが、乗組員はこれに応じなかった。船主が10月に同船を遺棄した時、燃料や食糧は既に少なくなっていた。そこで、ITFは同船の保険提供に責任をもつP&Iクラブに連絡し、解決策を見出そうとした。

これにより、ノルウェー入港から4か月も経たないうちに、乗組員は帰国でき、4か月分の賃金、139,475米ドルも支払われた。今後も、さらなる未払い賃金の回収に努力していく。■

20か月を経ても未だに船は係留中

2隻の石炭運搬船が中国の港で係留され、中には過去20カ月船内で足止めされている船員もおり、計41名が帰国できずにいた。インド船員組合（NUSI）のアブドゥルガニ・Y・セラン書記長が、ITFと組合がいかに問題解決に奔走したかを説明する。

23名の船員を乗せたジャグ・アナンド号と18名を乗せたアナスタシア号はぞれぞれ、2020年の6月と8月以降、港に入港できずにいた。2020年11月中旬までには、ジャグ・アナンド号の15名の乗組員が16カ月の勤務を余儀なくされており、残りの船員も13か月間の連続勤務になっていた。既に連続上船期間が20か月近くなっていた。両船の乗組員全員が心身ともに疲れ果て、直ちに救援を必要としていた。

停滞する状況を打破するよう、ITFは中国、インド、オーストラリアの政府に要請した。それまでにも、ITFとNUSIは再三にわたり、この問題を解決するよう、IMO経由で船社などに訴えていた。

コロナ禍で状況がさらに複雑にはなったが、ITF船員内陸水運部会のファブリチオ・バルセロナ・コーディネーターは次のように述べた。「ジャグ・アナンド号がオーストラリアで石炭を積載した時点で、乗組員の乗船期間は実際に既に15か月に達していた。国際法では、船員の最長乗船期間は11か月となっている。したがって、オーストラリア当局は、今乗り組んでいる船員を帰国させ、交替の船員を呼び寄せるまで、同船の出港を許可するべきではなかった」

ITFとNUSIは2籍の船に乗り組む船員を支援して欲しいと呼びかけ、多くの反響を得た。インド政府、船主（積み荷を船から降ろし、船員交替のためのチャーター便の用意を申し出てくれた）、周辺諸国（船を出港させ、都合のよい次の港で乗組員が下船できるよう、石炭を購入することまで申し出てくれた）などだ。

12月末には、ジャグ・アナンド号の乗組員を1月中旬までに帰国させられる希望がもてるようになったが、アナスタシア号の状況はそうはいかなかった。■

バングラデシュの海事労働者ストで大勝利

20万人以上の河川舟運労働者がバングラデシュ貨物船所有者協会を相手にストを打った結果、労働条件が大幅に改善した。ITFに加盟するバングラデシュ内陸水運労組（BNSF）のアシクル・アラム・チョウドリ書記長が報告する。

BNSFに結集する河川舟運労働者が 2020年10月に3日間のストを行ったことで勝利を勝ち取った。ストをきっかけに、使用者は労働者側が長らく主張してきた河川舟運労働者への食糧手当の支払いを認めた。

我々にとっては感情的な問題になっていたが、貨物船に乗り組む乗組員の食糧手当についての海上労働条約（MLC）の規定を守ってもらいたいだけだった。MLCでは、使用者が乗組員に良質の食糧と飲み水を提供することが要件となっている。大型船舶の場合は、通常、有資格の司厨員が乗り組んでいるが、船に司厨員を乗船させたり、ギャレーを設置したりするスペースがない場合は、適切な食糧手当を支給することもまた、使用者がMLCのこの要件を満たす一つの方法なのだ。

今回の争議の妥結内容の一環として、船主協会が労働者が作成した11項目から成る要求書の記載事項について前進を図ることに合意した。要求書は以下を求めている：

- 労働者に就労通知書を提供する。
- 身分証明書と船員サービスブックを発行する。
- 労働者の社会保障を確保する。
- 食糧手当の支払い
- 船内におけるゆすりや略奪をなくす。
- 労働者の雇用のフォーマル（正規）化
- 2016年に妥結した賃金表の実施

ちょうど一年前、船社は様々な手当の支払いを含む労働者の要求事項を実施すると約束していた。そのため、組合は2019年11月に計画していたストを中止した。ところが、会社はこの約束に背いた。

昨年10月のストで会社の貨物輸送ネットワークが麻痺していたこともあり、今回は労働者にとって、状況が全く違っていた。バングラデシュ貨物船主協会は5,000隻の河川貨物輸送船を運航しており、これらの船は海近くに停泊する50隻の母船から、または母船へと、内陸水路沿いの河川港や上流のターミナルを経由して貨物を輸送している。しかし、ストにより、この貨物輸送の流れが完全に麻痺し、会社は労働者の主張に真剣に向き合わざるを得なくなった。

10月に行った話し合いで、労使が労働雇用大臣の同席のもと、様々なサイズの船舶に乗り組む労働者に直ちに月1000-1500バングラデシュ・タカの食糧手当を支払うことに合意した。それ以来、組合は政労使の会議を開催し、食糧手当をより現実的な額へと引き上げる議論を行うよう、バングラデシュ内陸水運局（BIWTA）に要請している。

もう一つ前向きな動きとしては、スト以降、全ての船員が就労通知書、船員サービスブック、身分証明書を所持しているかをチェック項目に含めるよう担保するよう、海運局長が船のサーベイヤーに指示した。

2021年に大規模に展開するキャンペーンでは、河川舟運労働者の社会保障に関する合意内容の実施を目指していく。今後も引き続き、船内でのゆすりや略奪をなくすよう闘い続け、河川舟運労働者のために新たな賃金協約も交渉していく。■

船員の疲労を防止する規則 現実には機能せず

船員の労働時間と休息時間を規制するシステム自体は書面の上では良好なものに見えるが、実際には機能していないことが世界海事大学の新たな研究から判明した。研究を依頼したITF船員トラストのケイティー・ヒギンボトム所長が結果を紹介する。

研究報告から現行の規制制度には、船員の疲労問題への対応能力面で深刻な問題があることが判明したが、これは船員の健康と福利にとって有害なだけでなく、海難事故のリスクをも高める。

また、制度への違反が広がっており、ILO海上労働条約(MLC)やその他の労働時間に関する国際規則の信用性が削がれていることも分かった。極めて多くの船員が実際の雇用契約期間をとっくに過ぎたまま働き、コロナ禍に伴う新たな任務が増えている状況を考慮すると、これは一層大きな懸念材料となる。

規則違反の根本的原因は、特に仕事量がピークに達する時間帯の配乗員数が不十分であることだ。これは旗国が必ずしもその責任を果たしているわけではないかあるいは、船内の効率的かつ十分な配乗レベルを確保する上で、船主に責任を果たさせるよう旗国が担保していないことを示している。

船社は純粋に国際規則を遵守するという義務を果たすことよりも、査察で違反が見つかった場合に起こり得るマイナスの影響のことばかり気にしている。

船員の雇用は不安定であり、船主側の金銭的な動機もあり、記録を正確につけるのではなく、都合によって記録を調節するという文化が普通のことになっている。船員にとっては、労働時間や休息時間を記録するのは、単に規則を遵守していることを確認するためであり、運航スケジュールが乱されるのを避けるためであるため、船員もこれは単なる書類上の問題だと思っている。

この問題についての船員からのフィードバックに興味がない会社は多く、旗国に対する調査は書類の見直しに留まることも多く、船内の実際の仕事についての検証は全く行われない。必然的に、国際安全管理（ISM）コードの実効性に疑問をもたざるを得ない。

この規則制度はその実施をポートステート・コントロール(PSC)に依存しているが、PSC査察官は提出された記録が正しいものと額面通りに受け取り、 自分で調べることは滅多にしない。これは労働時間や休息時間に関する規則に限った話ではない。研究から、国際および地域の海事組織、海運業界、海事組合、船員自身が、いかなる記録も同様に調整され得る可能性があると認めている。

『調整の文化』と題するこの研究報告書は、あらゆる運航の条件ごとの安全配乗レベルを決定し、ISMコードの実効性を見直し、多くの船員の雇用契約が不安定なことに起因する、陸と海との間の慢性的な相互不信感が存在する問題を検討するために、さらに研究を行うことを勧告している。

ITF船員トラストのデイブ・ハインデル議長は、「今回の研究結果はショッキングなほど包括的だ。旗国や寄港国、海運業界、労働組合が船員の利益のために協力し、「調整の文化」を改めて、国際的な海運規則の信頼性を回復できるのか、今、責任が問われている」と述べた。

報告書『調整の文化』の全文とそのエグゼクティブ・サマリー（要旨）は下記の世界海事大学のサイトからダウンロードできる：
https://commons.wmu.se/lib_reports/66/ ■

船員という職業の未来は我々の手に

デイブ・ハインデルは北米船員国際組合（SIU）の財務部長であり、ITF船員部会の議長を務める。コロナ禍を受けて、海運業界の今後について思うことをハインデルに尋ねた。

船員として働くようになったきっかけは？

私は父に次ぐ2世船員です。父は司厨長でした。要件とされる年齢に達した時、父が私をSIUのポール・ホール海技訓練教育センターに入学させてくれました。うちは船員一家で、私の2人の息子もやはり船員になりました。

船員の仕事から学んだことは？

まずは資格を持たない部員として機関室で働き始めました。その後、あらゆる部員の職種を経験して、1979年に有資格の三等機関士アシスタントになりました。その後、陸に上がってSIUの役員として働くようになりました。

船員としての仕事は精神的にも、収入的にも満足できるものでした。1973年以降、海運産業が変わりました。船員の数が減り、船は自動化され、絶えず訓練が必要になり、規則が膨大に増えました。船員の仕事の浪漫はなくなりました。そうはいっても中流や非特権階級の若者が世界中を旅する機会を得らたり、人間らしい生活ができ、しかも興味深い人々に会うことができる仕事など、他にあるでしょうか？

でも、暗い面もあります。便宜置籍制度が拡大する中で、船員が悪辣な船主やマンニング会社に食い物にされる可能性が出てきたのです。ILO海上労働条約(MLC)が最低限の基準を定めてはいるものの、MLCを現場に即したものにするためにやらなくてはならない仕事が沢山あります。

コロナ禍から海運業界が学んだこととは？

思うに、最も重要な教訓は、労使合わせた海運産業全体が一般市民を啓蒙し、海運産業と市民の日常生活の間に繋がりがあることを知ってもらい、海運産業を日陰から陽の当たる場所へと引っ張り出すことが必要だということです。一般市民や各国の指導者が海運サプライチェーンの重要性を理解し、支援してくれなければ、現在も続いている船員交代危機のような問題が増えるリスクがあります。船員交代危機問題で、船員がいかに弱い立場にあるかが浮き彫りになりました。各国がMLCを批准しているにも関わらず、MLCに従って、船員危機を解決することを拒否している現状を何とかしなくてはなりません。

もう一つ得られた教訓は、海運界が一丸となって動けば、多くを成し遂げられるということです。

業界の人々と会合を重ねることにより、コロナ禍とそれが生み出した船員交代危機の問題について、労使の意見が一致しました。船員交代危機問題はまだ完全には解決していませんが、労使がばらばらに行動するよりも多くを成し得たと確信しています。

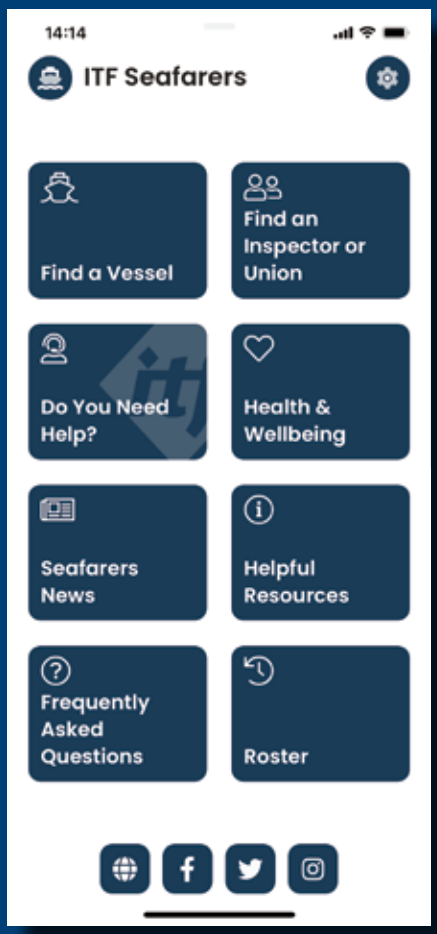
船員という職業の将来について楽観視していますか？

船員の仕事の将来は明るいと確信していますが、それは我々次第だとも思います。

課題が多いからです。船員を採用して、仕事をずっと続けてもらうことは難しいのですが、それこそが海運産業の維持に不可欠です。また、海洋汚染から環境を守るための最善の方法も学ぶ必要があります。

船員という職業が、それを選んだ人にとって確実にやりがいのあるものになるようにし、また安全な労働環境を提供することは、労働組合の義務です。海運業界もまた、労働組合と協力し、上手くバランスを取りながら、船員の期待を満たしつつ、海運業界内で、あるいは他の交通モードに対して競争力を維持していく義務を負っています。■

ITFに支援を求めるには



www.facebook.com/itfseafarerssupport

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案内書の３～６頁へ。

ITFの船員用ホームページ（www.itfseafarers.org）にアクセスし、「Find and Inspector or Union（インスペクターと組合の見つけ方）をクリックすれば、ITF加盟組合の連絡先が分かる。スマートフォンやタブレットの場合は、無料アプリ「ITF Seafarers」をダウンロードしよう。www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

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

無料QRコードリーダーをスマ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？

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、次の項目をチェックしてみよう。

- 必ず文書による契約を交わしてから就労すること。
- 白紙の契約書、または内容が具体的ではない、もしくは聞き慣れない条件を含んでいる契約書には絶対にサインしないこと。
- 契約にサインする前に、団体交渉協約についての記述があるかを確認すること。もしあれば、その条件について完全に理解し、写しを取って契約書と共に保管しておくこと。
- 契約の有効期限が明示してあるかを確認すること。
- 船主の一方的な意思で雇用期間を変更できる内容を含んだ契約書にはサインしないこと。雇用期間のいかなる変更も双方の合意に基づいて行われるべきである。
- 基本給および基本労働時間（例えば、週40時間、44時間、48時間など）が契約に明示されているか常に確認すること。国際労働機関（ILO）が規定する基本労働時間は最長週48時間（月208時間）である。
- 時間外労働の補償の額と支給方法が契約に明示されているか確認すること。基本労働時間を超過した場合に支払われる一律の時給の場合と、時間外手当として毎月支給される一定額の場合とがある。いずれにしても、規定内の残業時間を超えた場合の時間給は、明確に規定されなければならない。ILOの規定では、時間外手当は最低「1.25×通常の時間給」で計算すべきである、とされている。
- 1ヶ月に取得できる有給休暇の日数が明示されているか確認すること。ILOの規定では、有給休暇は年間30日（月2.5日）を下回らないこととされている。
- 賃金、時間外手当、有給休暇がそれぞれ別項目に分かれて規定されているか確認すること。
- 本国送還費用を請求する権利があることが明記されているか確認すること。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。
- 契約期間中、船主が賃金の一部を留保できる内容を含む契約書にはサインしないこと。船員は毎月末にその月の給料全額を受け取る権利を有する。
- 個々の労働契約には各種手当が必ずしも詳細に明示されているわけではないので、以下の場合にどれだけ補償金が支払われるかを確認しておく必要がある。（書面の契約書か、契約上の権利として認めさせるのが望ましい。）
  - ・契約期間中の疾病、障害
  - ・死亡（近親者への補償額）
  - ・船舶の喪失
  - ・船舶の喪失による私物の喪失
  - ・契約満了前の解雇
- 労働者が自ら選択する労働組合への加入、連絡、相談もしくは組合の代表となることを禁じる条項を含む契約書にはサインしないこと。
- 契約書は、サインした後、必ず写しをもらい、保管すること。
- 契約解除の条件（契約を解除するには何カ月前に本人に通告しなければならないか等）を確認すること。
- 自らの意思で締結した労働条件、契約書、協約は、条件の如何に関わらず、ほとんどの司法権の下において、法的拘束力を持つことを認識しておくこと。
- 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。問題が発生した場合や、賃金や補償金を要求する時の証拠として必要になります。

あなたの船にITF協約が締結されているかどうかを確認するには、ITFのホームページ（itf.seafarers.org）へ（「Look Up a Ship」をクリック）。

携帯電話やタブレット用アプリのダウンロードは**www.itfseafarer.org/seafarer-apps.cfm**へ。

ITFインスペクターの連絡先

氏名	任務	国	港	事務所TEL	携帯TEL	Eメール:
Roberto Jorge Alarcón	Coordinator	Argentina	Rosario	+54 (0) 11 4300 9700	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Ian Bray	Coordinator	Australia	Fremantle	+61 2 92679134	+61 403 325 376	bray_ian@itf.org.uk
Matt Purcell	Assistant Coordinator	Australia	Melbourne	+61 3 9329 5477	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Dan Crumlin	Inspector	Australia	Sydney	+61 2 92679134	+61 400 418 871	cumlin_dan@itf.org.uk
Sarah Maguire	Inspector	Australia	Gladstone		+61 434525416	maguire_sarah@itf.org.uk
Christian Roos	Inspector	Belgium	Zeebrugge/Ghent	+32 2 549 11 03	+32 486 12 38 90	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten	Inspector	Belgium	Antwerp	+32 3 224 3419	+32 475 77 57 00	van-noten_marc@itf.org.uk
Rino Huijsmans	Inspector	Belgium	Antwerp	+32 3 224 3414	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Ali Zini	Inspector	Brazil	Paranagua	+ 55 (61) 3322-3931	+55 41 99998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Renialdo de Freitas	Inspector	Brazil	Santos	+ 55 (61) 3322-3931	+55 13 99761 0611	defreitas_renialdo@itf.org.uk
Vladimir Miladinov	Inspector	Bulgaria	Varna	+359 2 931 5124	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Peter Lahay	Coordinator	Canada	Vancouver	+1 604 251 7174	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Karl Risser	Inspector	Canada	Halifax	+1 902 455 9327	+1 902 237 4403	risser_karl@itf.org.uk
Nathan Smith	Inspector	Canada	Vancouver	+1 604 251 7174	+1 604 791 5216	smith_nathan@itf.org.uk
Vincent Giannopoulos	Inspector	Canada	Montreal	+1 514 931 7859	+1 514 970 4201	giannopoulos_vincent@itf.org.uk
Miguel Sanchez Enciso	Inspector	Colombia	Barranquilla	+57 310 657 3399	+57 310 657 3399	sanchez_miguel@itf.org.uk
Joachim Mel Djedje-Li	Inspector	Côte d'Ivoire	Abidjan	+225 21 35 72 17	+225 07 88 00 83	Djedje_Joachim@itf.org.uk
Romano Peric	Coordinator	Croatia	Dubrovnik/Ploce	+385 20 418 992	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Luka Simic	Inspector	Croatia	Rijeka	+385(0)51 325 340	+385 97 793 9521	simic_luka@itf.org.uk
Milko Kronja	Inspector	Croatia	Sibenik	+385 22 200 320	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Morten Bach	Inspector	Denmark	Copenhagen	+45 88 92 03 55	+45 21 64 95 62	bach_morten@itf.org.uk
Peter Hansen	Inspector	Denmark	Copenhagen	+45 36 36 55 85	+45 30 58 24 56	hansen_peter@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	Inspector	Estonia	Tallinn		+372 52 37 907	Kuiv_Jaanus@itf.org.uk
Kenneth Bengts	Coordinator	Finland	Helsinki	+358 9 615 20 258	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Jan Örn	Assistant Coordinator	Finland	Turku	+358 9 613 110	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Ilpo Minkkinen	Inspector	Finland	Helsinki		+358 40 7286932	minkkinen_ilpo@itf.org.uk
Pascal Pouille	Coordinator	France	Dunkirk	+33 3 28 21 32 89	+33 6 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Corine Archambaud	Inspector	France	Le Havre		+33 6 85 52 27 67	archambaud_corine@itf.org.uk
Geoffroy Lamade	Inspector	France	St Nazaire	+33 2 40 22 54 62	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk
Laure Tallonneau	Inspector	France	Brest	+33 2 98 85 21 65	+33 6 85 65 52 98	tallonneau_laure@itf.org.uk
Yves Reynaud	Inspector	France	Marseille		+33 6 07 68 16 34	reynaud_yves@itf.org.uk
Merab Chijavadze	Inspector	Georgia	Batumi	+995 422 270177	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Sven Hemme	Coordinator	Germany	Bremerhaven	+49 471 92189209	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Susan Linderkamp	Assistant Coordinator	Germany	Bremen	+49 421 330 33 33	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Hamani Amadou	Inspector	Germany	Rostock	+49 381 670 0046	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Karin Friedrich	Inspector	Germany	Hamburg	+49 40 2800 6812	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Markus Winchmann	Inspector	Germany	Hamburg	+49 40 2800 6811	+49 151 18868438	winchmann_markus@itf.org.uk
Catherine Haizel	Inspector	Ghana	Tema		+233 266 457 793	haizel_catherine@itf.org.uk
Liam Wilson	Inspector	Great Britain	Scotland	+44 1224 210 118	+44 7539 171 323	wilson_liam@itf.org.uk
Tommy Molloy	Inspector	Great Britain	NW England	+44 151 639 8454	+44 776 418 2768	molloy_tommy@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	Coordinator	Greece	Piraeus	+30 210 411 6610/6604	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Costas Halas	Inspector	Greece	Piraeus	+30 210 411 6610/6604	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Nikolaos Chalas	Inspector	Greece	Piraeus		+30 69420 35 881	Chalas_Nikos@itf.org.uk
Jason Lam Wai Hong	Inspector	Hong Kong,	China	+852 2541 8133	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	Inspector	Iceland	Reykjavik	+354 551 1915	+354 892 79 22	gardarsson_jonas@itf.org.uk
B V Ratnam	Inspector	India	Visakhapatnam	+91 8912 502 695 / 8912 552 592	+91 9 8481 980 25	ratnam_bv@itf.org.uk
Chinmoy Roy	Inspector	India	Calcutta	+91 33 2439 6184	+91 98300 43094	roy_chinmoy@itf.org.uk
K Sreekumar	Inspector	India	Chennai	+91 44 2522 3539	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Louis Gomes	Inspector	India	Mumbai	+91 22 2261 8368	+91 8080556373	gomes_louis@itf.org.uk
Mukesh Vasu	Inspector	India	Kandla	+91 2836 226 581	+91 94272 67843	vasu_mukesh@itf.org.uk
Thomas Sebastian	Inspector	India	Kochi	+91 484 2666409	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Michael Whelan	Inspector	Ireland	Dublin		+353 872501729	whelan_michael@itf.org.uk
Assaf Hadar	Inspector	Israel	Haifa	+972 48 51 22 31	+972 522 977 127	hadar_assaf@itf.org.uk
Francesco Di Fiore	Coordinator	Italy	Genoa	+39 10 25 18 675	+39 33 1670 8367	difiore_francesco@itf.org.uk
Gianbattista Leoncini	Inspector	Italy	Taranto	+39 99 4707 555	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Paolo Serretiello	Inspector	Italy	Naples	+39 81 265021	+39 335 482 706	serretiello_paolo@itf.org.uk
Paolo Siligato	Inspector	Italy	Trieste		+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 3 5410 8320	+81 90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
石野淳也	インスペクター	日本	名古屋	+81 (0)52 655 5880.	+81 90 5553 8193	ishino_junya@itf.org.uk
藤木茂	インスペクター	日本	千葉	+81 3 3735 0392	+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 3 5410 8320	+81 90 5306 2494	toyomitsu_yoshihiro@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	Inspector	Kenya	Mombasa	+254 41 2230027	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
HK Kim	Coordinator	Korea	Incheon	+82 32 881 9880	+82 10 5441 1232	kim_hk@itf.org.uk
Bae Jung Ho	Inspector	Korea	Pusan	+82 51 463 4828	+82 10 3832 4628	bae_jh@itf.org.uk
Moon Hyeokjin	Inspector	Korea	Pusan	+82 51 469 0294	+82 10 4444 8436	hyeokjin_moon@itf.org.uk

世界中で船員を支援

ITF本部
ロンドン(英国)
Tel: +44 (0) 7403 2733
Email: mail@itf.org.uk

欧州運輸労連(ETF)
ブリュッセル(ベルギー)
Tel: +32 (0) 2 285 46 60
Email: etf@etf-europe.org

中南米地域事務所
リオデジャネイロ(ブラジル)
Tel: +55 (21) 2223.0410
Email: itf_americas@itf.org.uk

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

アフリカ地域事務所
ナイロビ（ケニヤ）
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) 6 5821366
Email: arab-world@itf.org.uk

アジア太平洋地域
シンガポール
Tel: +65 6379 5691
Email: lamug_joseraul@itf.org.uk
デリー事務所（インド）
Tel: +91 (0)0 2335 4408
Tel: +91 (0) 11 2373 1669
Email: itfindia@vsnl.com
シドニー事務所（オーストラリア）
Tel: +61 420 928 780
Tel: +64 21 227 1519
Email: sydneyoffice@itf.org.u
東京事務所
Tel: +81 (0) 337 982 770
Email: mail@itftokyo.org
香港事務所
ITF (FOC) キャンペーン事務所
Email: hkfocoffice@itf.org.uk

ITFインスペクターの連絡先

氏名	任務	国	港	事務所TEL	携帯TEL	Eメール:
Norbert Petrovskis	Inspector	Latvia	Riga	+371 677 09242	+371 292 15136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	Inspector	Lithuania	Klaipeda		+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Paul Falzon	Inspector	Malta	Valletta	+356 79969670	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Díaz	Inspector	Mexico	Veracruz	+52 229 932 1367	+52 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Jose Ramirez	Inspector	Mexico	Manzanillo		+52 314 172 8089	ramirez_jose@itf.org.uk
Tomislav Markolović	Contact	Montenegro	Bar	+382 30 315 105	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk
Hamid Rachik	Inspector	Morocco	Casablanca	+212(0) 5 22 21 96 26	+212 (0) 6 48 13 09 57	rachik_hamid@itf.org.uk
Han Bo Tun	Contact	Myanmar	Yangon	+ 95 1 203874	+959 250 143 678	tun_han@itf.org.uk
Aswin Noordermeer	Inspector	Netherlands	Rotterdam		+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@itf.org.uk
Debbie Klein	Inspector	Netherlands	Rotterdam		+31 6 53 182 734	klein_debbie@itf.org.uk
Gijs Mol	Inspector	Netherlands	Rotterdam		+31 622 89 08 77	mol_gijs@itf.org.uk
Koen Keehnen	Inspector	Netherlands	Rotterdam		+31 624 336109	keehnen_koen@itf.org.uk
Grahame McLaren	Inspector	New Zealand	Wellington	+64 4 801 7613	+64 21 292 1782	mclaren_grahame@itf.org.uk
Angelica Gjestrum	Coordinator	Norway	Oslo	+47 22 82 58 24	+47 9 77 29 357	gjestrum_angelica@itf.org.uk
Truls M Vik Steder	Inspector	Norway	Porsgrunn	+47 35 54 82 40	+47 90 98 04 87	steder_truls@itf.org.uk
Yngve Lorentsen	Inspector	Norway	Tromso	+47 77 69 93 46	+47 414 01 222	lorentsen_yngve@itf.org.uk
Luis Carlos Fruto	Inspector	Panama	Cristobal/Balboa	+507 315 1904	+507 6617 8525	fruto_luis@itf.org.uk
Arvin Ivan Peralta	Inspector	Philippines	Manila		+63 919 096 7187	peralta_arvin@itf.org.uk
Joselito Pedaria	Inspector	Philippines	Cebu City	+63 32 256 16 72	+63 920 9700 168	pedaria_joselito@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	Coordinator	Poland	Szczecin	+48 91 4239707	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
Grzegorz Daleki	Inspector	Poland	Gdynia/Gdansk	+48 58 6616096	+48 514 430 374	daleki_grzegorz@itf.org.uk
João de Deus Gomes Pires	Inspector	Portugal	Lisbon	+351 21 391 8181	+351 91 936 4885	pires_joao@itf.org.uk
Jose A. Claudio Baez	Inspector	Puerto Rico	San Juan	+1 212 425 1200	+1 787 318 0229	baez_jose@itf.org.uk
Adrian Mihalcioiu	Inspector	Romania	Constantza	+40 241 618 587	+40 722 248 828	mihalcioiu_adrian@itf.org.uk
Sergey Fishov	Coordinator	Russia	St Petersburg	+7 812 718 6380	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Kirill Pavlov	Inspector	Russia	St. Petersburg	+7 812 718 6380	+7 911 929 04 26	pavlov_kirill@itf.org.uk
Olga Ananina	Inspector	Russia	Novorossiysk	+7 8617 612556	+7 9887 621232	ananina_olga@itf.org.uk
Petr Osichansky	Inspector	Russia	Vladivostock	+7 4232 401240	+7 914 790 6485	osichansky_petr@itf.org.uk
Rodion Sukhorukov	Inspector	Russia	St. Petersburg	+7 812 718 6380	+7 921 952 2562	sukhorukov_rodion@itf.org.uk
Vadim Mamontov	Inspector	Russia	Kaliningrad	+7 4012 656 840/475	+7 9062 38 68 58	mamontov_vadim@itf.org.uk
Daniel Tan	Contact	Singapore	Singapore	+65 63795666	+65 9616 5983	daniel_tan@seacare.com.sg
Gwee Guo Duan	Contact	Singapore	Singapore	+65 6390 1611	+65 9823 4979	duan_gwee@itf.org.uk
Luz Baz	Coordinator	Spain	Vigo		+34 660 682 164	baz_luz@itf.org.uk
Gonzalo Galan	Inspector	Spain	Las Palmas		+34 638 809 166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Juan Garcia	Inspector	Spain	Valencia	+34 96 367 06 45	+34 628 565 184	garcia_juan@itf.org.uk
Marc Marti Gil	Inspector	Spain	Barcelona		+34 699 550 578	marti_marc@itf.org.uk
Ranjan Perera	Inspector	Sri Lanka	Colombo	+94 112 583040	+94 77 314 7005	perera_ranjan@itf.org.uk
Annica Barning	Coordinator	Sweden	Malmo		+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	Assistant Coordinator	Sweden	Umea	+46 10 4803103	+46 761006445	bradd_fredrik@itf.org.uk
Göran Larsson	Inspector	Sweden	Gothenburg	+46 10 480 3114	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
Haakan Andre	Inspector	Sweden	Norrkoping	+46 8 791 41 02	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
Tse-Ting Tu	Inspector	Taiwan, China	Kaoshiung	+886 7 5212380	+886 988513979	tu_tse-ting@itf.org.uk
Muzaffer Civelek	Inspector	Turkey	Istanbul		+90 535 663 3124	civelek_muzaffer@itf.org.uk
Nataliya Yefrimenko	Inspector	Ukraine	Odessa	+380 482 429 901	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
Dwayne Boudreaux	Coordinator	USA	Gulf Coast	+ 1 504 581 3196	+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Enrico Esopa	Coordinator	USA	East Coast	+1 201 434 6000 (ext 240)	+1 201 417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Jeff Engels	Coordinator	USA	West Coast		+1 206 331 2134	engels_jeff@itf.org.uk
Barbara Shipley	Inspector	USA	Baltimore/Norfolk	+1 757 622 1892	+1 202 412 8422	shipley_barbara@itf.org.uk
Corey Connor	Inspector	USA	Charleston		+1 843 469 5611	connor_corey@itf.org.uk
Eric White	Inspector	USA	Florida		+1 813-576 9805	white_eric@itf.org.uk
Martin D. Larson	Inspector	USA	Portland		+1 503 347 7775	larson_martin@itf.org.uk
Sam Levens	Inspector	USA	San Francisco		+1 415 490 8956	levens_sam@itf.org.uk
Shwe Tun Aung	Inspector	USA	Houston	+1 713 659 5152	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Stefan Mueller-Dombois	Inspector	USA	LA - S California	+1 562 493 8714	+1 562 673 9786	mueller_stefan@itf.org.uk
Michael Baker	Contact	USA	Cleveland	+1 216 781 7816	+1 440 667 5031	baker_michael@itf.org.uk

争議行為を起こす前に
これを読んで下さい!

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

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

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

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

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

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

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

海難事故

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

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

詳しい情報はこちらから：www.itfseafarers.org/your_legal_rights.cfm

それは詐欺だ！

仕事を探している船員をターゲットにした詐欺が増えている。ソーシャルメディア上で魅力的な募集広告を見つけたり、あまりにも条件の良い仕事のオファーが突然届いたりしたら気を付けた方がいい。それは詐欺だ。

Eメールやソーシャルメディアのアカウントに高収入の素晴らしい仕事のオファーが届いたら、直ちに削除し、友達にも注意を促そう。それは詐欺だ。有名な海運会社やクルーズ会社が一方的な勧誘を行うことはない。

FacebookやWhatsApp等のソーシャルメディア上に掲載された魅力的な募集広告は無視すべきだ。それは詐欺だ。まともな会社はソーシャルメディアに募集広告を掲載したりしない。

職業斡旋にまつわる詐欺は大きなビジネスとなっている。詐欺師たちの手口を紹介する。実在する企業の名前と口ゴを使った独自のウェブサイトを立ち上げる。ダイレクトメールや広告、無料のリスティング広告、ソーシャルメディアを通じて情報を広め、誰かが引っ掛かるのを待つ。

このような偽の募集広告に応募すると、「一度限り」の登録料を支払うように言われる。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。

個人情報（誕生日、住所、パスポートのコピー、銀行口座）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。

じゃあどうすればいいか？

- 仕事を探しているなら、本物のクルーズ船会社や大手の船会社のウェブサイトを見よう。そのサイトに掲載されている警告をよく読んで、疑わしい点があったら、本社に問い合わせをしよう。クルーズ船会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船社も多い。
- 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た方がいい。特にフリーポストの募集広告は要注意だ。
- ソーシャルメディア上の広告の詐欺の可能性をよく見極めよう（28頁参照）

ITFの専用ウェブサイトが間もなく開設

ITFは被害の増加に対応し、専用のウェブサイト「ITFShipBeSure」（www.itfshipbesure.org)を立ち上げ、詐欺や悪徳エージェントに関して船員にアドバイスを行うことにした。

疑わしい場合はITF（jobscam@itf.org.uk）に相談しよう。

詐欺の手口

- **銀行口座の情報を知らせるよう言ってくる。**
- **パスポートや資格などの情報のスキャンデータを要求してくる。**
- **主な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。例えば、+234はナイジェリアの国番号だ。**
- **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からメールが届く。**
- **事務所の自称、所在国と、メールアドレスのドメイン名の国が異なる。**
- **メールのメッセージのスペルミスが多く、文法的に正しくない。**

船員への警告：増える船員遺棄

コロナ禍で破産する企業が増える中、船員遺棄のケースが史上最高に増えており、船員が2か月以上の賃金未払いを報告する案件も増えている。遺棄船員が助けを求めてくればければ、ITFと加盟組合は支援することができないとITFインスペクター・コーディネーターを務めるスティーブ・トラウズデールは語る。

財政的に逼迫した結果、2020年に自ら破綻することを選択し、しばしば船員を船に乗せたまま、日々多額の費用を垂れ流しつつ、ILO海上労働条約(MLC)に謳われている船主の義務を放棄する船主が増えた。中には船内に2年以上閉じ込められている船員もおり、多くが劣悪な生活状態に置かれている。

MLCの批准国は船員に対する義務を負う。遺棄された船員に日々必要な物資を供給し、すべき支払いをして、帰宅させる上で、国は中心的な役割を担う。船員が賃金を支払われていない場合、ITFはしばしば旗国当局に連絡を取り、船主に未払い賃金を支払うよう奨励または強制するよう求めている。しかし、ITFが対応する多くのケースで、旗国当局の行動は効果がないか不十分であり、あるいは全く動かない旗国もある。

ITFは船員にできる限りの情報を集め、船に乗り組む前にその船について調べるよう強く勧めている。船舶の位置や目的地などの情報を掲載したウェブサイトは沢山あるし、IMO/ILO合同データベースには全ての遺棄船舶に関する情報が載っている。

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。船主は契約終了時には未払い賃金は必ず支払うし、帰国もさせると言い続ける。そしてある日突然、こちらのメッセージに全く応じなくなる。MLCでは、船員の賃金は少なくとも毎月ごとに支払わなくてはならないとされている。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。

賃金について船主と論争することは極めて難しいと船員は言う。船員がその結果を恐れているからだ。ITFと連絡を取っただけでも脅される可能性がある。船主や斡旋業者が船員をブラックリストに載せるかもしれない。そうなれば、船員として今後働けなくなる。また、MLCでは、船主は船員の上船地および下船地までの旅費を負担する義務があるため、船主を怒らせれば帰国を拒否されたり、遅らされたりするかもしれないと心配になる。

絶望的な状況になるまで、波風を立てようとしない船員が多いのも頷ける。しかし、ITFとしては、船員に最初のステップを踏んで、助けを求めてもらう必要があると考える。そうしなければITFは支援の手を差し伸べることができないからだ。もし、遺棄されそうだと不安に思ったなら、金銭的に不利にならないようにするため、できるだけ早急に保険会社に連絡し、苦情を申し立てる必要がある。■

>>>

支援や助言が必要な場合は seafsupport@itf.org.uk までメールで連絡するか、ITF Seafarers Support Facebookページ IMO/ILO database https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.homeを参照のこと。

遺棄された船員からの悲痛なメッセージ

遺棄の大半はアラブ地域で発生している。ITFアラブ地域ネットワーク・コーディネーターのモハメド・アラチェディが二つの事例を報告する。

「遺棄されました。賃金も未払いです。昨晩から食事もとっていません」

このテキストメッセージは貨物船レゲイ号の乗組員から届いたものだ。本船が初めて遺棄されたのは2019年、チュニジアでのことだった。その後、本船はトルコに向かった。乗組員は2020年3月に本国送還を船主に書面で要請した。自らの精神状態や5か月に及ぶ賃金未払いに懸念を抱いたためだ。しかし、この要請は無視された。彼らは食料や飲料水もないまま、必死に外部の支援を求めた。

ITFが旗国コモロに何度も介入を要請した。しかし、一切返事はなかった。何か月もの間、本船はチュニジアからギリシャ、トルコ、そして再びギリシャへと移動を続けた。

トルコ人乗組員はもう限界だった。4月1日、一部の未払い賃金を残したまま、彼らは母港で下船した。一方、インド人乗組員5人は7月28日まで船内に留まり、52,850ドルの未払い賃金全額を回収して帰国した。

「燃料切れで、ライトがつけられない。何かよくないことが起きるのではないか。乗組員が自殺しても不思議ではない」

タンザニア籍船ネイダー号の乗組員は2019年11月にスアキン港（スーダン）で遺棄された。船齢43年の本船の状態は劣悪だった。9か月間、エジプト人乗組員6人は毎日、食料、飲料水、点灯用燃料の不足に直面していた。港湾当局の支援を得ながら、ITF（特にアベデルハフィズ氏）が乗組員に燃料等を供給した。そして2020年7月、乗組員は未払い賃金20,308ドルを回収し、帰国することができた。■

ベト・チン01号の乗組員が帰国を果たすも、未払い賃金の回収は未だ実現せず

ベトナム人船主に遺棄されたベト・チン01号の乗組員12人はマレーシア沖で食料、飲料水、燃料もないまま行き場を失っていた。ITFアジア太平洋地域コンタクトネットワーク・コーディネーターを務める香港のジェイソン・ラムITFインスペクターが、乗組員の支援に乗り出した組合の活動を報告する。

ベト・チン01号のことがITFとITF加盟マレーシア船員組合(NUSPM)の耳に入ったのは2020年6月のことだった。NUSPMは乗組員の窮状を知り、食料や飲料水の提供を開始した。クアラルンプールのベトナム大使館からも寄付が寄せられた。

「燃料切れのため、彼らは日中、猛暑に耐え、夜間は灯火をつけることもできなかった」とNUSPM役員のイクマル・アザム・タナラジ・アブドゥラは語った。

「ひどい状態だった。乗組員は喉を乾かせ、腹を空かせていた。灯火がないまま眠っている間に他船に衝突されれば、負傷したり、溺れたりする危険があった。まるで事故を待っているかのような状態だった」

NUSPMはマレーシア海事局や関係者の協力を得て、乗組員の上陸許可を得ることに成功した。乗組員に新型コロナウィルスの検査を実施し、全員の陰性を確認したITFは乗組員をホテルに滞在させ、その宿泊費と食事代を負担した。その間に、本国送還と未払賃金回収のために奔走した

そして2か月後の9月、ベトナム人乗組員は帰国を果たした。彼らは本船の売却で未払い賃金が支払われることを望んでいる。■

同一船舶で2度の遺棄

数週間のうちに2度の遺棄が行われた船舶についてラズ・バズが報告する。初めに遺棄された乗組員の帰国を支援したチリのITFインスペクター、ホアン・ヴィラロンジョーンズが2020年11月に急逝し、ラズ・バズが本件を引き継いだ。

2019年6月、大型クレーンを積載したエクアドル籍のマナンシャル号はエクアドルのグアヤキルからチリ南部のヴァルディヴィアへ向かった。カラオ（ペルー）でクレーンを修繕し、出航した後、クレーンが船外に落下した。9月に本船は拘束され、チリのコンセプションベイでアンカー係留された。本船は未だに係留されたままである。

2020年2月、乗組員がヴィラロンジョーンズに支援を求めた。遺棄された彼らは、訴訟を起こすまでの覚悟はできていなかった。ヴィラジョーンズは本船が既にチリの裁判所から3度の拘束命令を受けていることを掴んだ。7月にヴィラジョーンズに乗組員から再度連絡が入った。船内の状況は劣悪で、食料はチリ在住のエクアドル人から供給されたものだけということだった。乗組員の中には乗船期間が1年を超えている者もいた。彼らが正式にITFに支援を要請するまでさらに1か月を要した。

ヴィラジョーンズと船主のマルボニ・シッピング・シアとの協議は膠着したままだった。ヴィラジョーンズはITF船員トラストのコロナ禍緊急救援基金から支援金を受け取り、9月28日にエクアドル人船員11人を本国に送還した。

その数週間後、同じ問題に直面した、交代した乗組員からヴィラジョーンズに支援要請の連絡が来た。

私は乗組員、船主、アジェンタルの現地代理店、港湾当局、旗国に連絡を取った。アジェンタルは至急、食料や飲料水を船内に届けることに合意したが、マロボニは本船が拘束されているため、賃金を支払うことはできないと主張した。

ITF船員トラストが本国送還、検査、隔離に係る全費用を負担し、5人の乗組員は11月26日に帰国した。賃金22,000ドルは未払いのままだ。 ■

イタリアのインスペクターがパルマリ社に遺棄船舶5隻の賃金を支払わせる

トルコ/アゼルバイジャンの船主、パルマリ社は、2020年に90万ドル超の負債を抱えて破綻し、多数の船舶と乗組員を地中海に遺棄した。イタリアのITFアシスタント・コーディネーター、ラヴィア・マルティーニが、マルタ籍船5隻に乗り組むアゼルバイジャン人、ロシア人、ウクライナ人、トルコ人の支援に乗り出したイタリアの組合とインスペクターの活動を報告する。

2019年6月、大型クレーンを積載したエクジェネラル・シクリンスキー号とコスロフ・ベイ号は2020年3月以来、オリスターノで遺棄されたままだった。乗組員の賃金は1年以上も未払いが続いていた。6月、ITFは本船の拘束を目指す乗組員の支援を開始した。そして、P&I保険証書が偽物であることを把握した。ジェネラル・シクリンスキー号の乗組員は未払い賃金154,075.85ドルを請求するために必要な全ての書類を提出した。そして、新しい保険がかけられた。10月に乗組員全員の本国送還が実現し、4か月分の賃金が支払われた。コスロフ・ベイ号の乗組員は現在、その大半が帰国しているが、新しい保険がかけられないため、裁判所の判決を待っている状態だ。

ゼイナルブディン・タジエフ号のアゼルバイジャン人乗組員13人のうち数名は、1年4か月間もベネチアで船内に留まっていた。ITFは、港湾当局や沿岸警備隊等に食事の提供や支援を要請するとともに、乗組員に代わって本船の拘束を裁判所に求める手続きを行った。銀行は2020年10月までの未払い賃金と本国送還費用の支払いに合意した。4人が12月初旬までに帰国した。

ゴブスタン号とスルタンベイ号の乗組員はラベンナで足止めされた。現地のITF担当者が沿岸警備隊や現地組合と共に両船の乗組員を支援し、ゴブスタン号の荷受人に圧力をかけた。その結果、4か月分の未払い賃金（計116,000ドル）が支払われた。スルタンベイ号の乗組員は船主を非常に恐れていたため、訴訟の手続きを行うのに時間を要した。両船の乗組員は2020年10月末に本国送還された。ゴブスタン号の費用はP&Iによって支払われたが、スルタンベイ号のP&I保険は偽物だったため、ITFが支払い、旗国マルタに請求することになっている。両船はラベンナ裁判所によって拘束された。乗組員は現在、本船売却による最終的な支払いを待っているところだ。

*** 2021年2月現在、イタリアとトルコのパルマリ所有船12隻の賃金計320万ドル超が依然として未払いとなっている。両国では、2020年5月に6隻が遺棄され、乗組員は食料、飲料水、燃料がほとんどない状態となっていた。*** ■

遺棄される危険があると感じたり、2か月以上賃金や食料、その他の必需品を受け取っておらず、帰国を希望する場合は、すぐに行動を起こすべきだ。苦情を申し立て、保険会社に直接連絡するか、ITFに代理で行動してもらおう。行動が遅れると、経済的な損失を被る可能性がある。

船員のために活動するITFインスペクター

ITFインスペクターは24時間365日、助けを求める船員を支援し続けている。今年の『シーフェアラーズ・ブルテン』では、新任のインスペクターを紹介するとともに、日本チームを紹介し、各地域のITF加盟組合連絡担当者ネットワークについても近況を報告する。

新任インスペクターの紹介

イアン・ブレイ
（オーストラリア、フリーマントル）

1984年から2003年までの間、部員として働いていたが、その後、オーストラリア海事組合(MUA)の西オーストラリア支部次長に選ばれた。2010年には、MUAの全国副書記長になり、2021年1月にオーストラリアのコーディネーターに任命された。船員の権利を擁護してきた経験と、キャンペーン展開の経験を活かすことで、船員の生活を改善したいと願う。

ダン・クラムリン
（オーストラリア、シドニー）

船員および港湾労働者として働いた後、MUAの支部役員になった。ITFがなければ、船員の尊厳ある人間らしい雇用もないと確信している。船員の労働生活条件を保護し、改善するために、インスペクターになった。

アサフ・ハダー
（イスラエル、ハイファ）

49歳の船長。経済学の学士号を取得した後、イスラエルの商船に12年間乗り組んだ。イスラエル船舶職員労組の組合員として、乗組員の権利と福祉のために常に闘ってきた。今後はITFインスペクターとして船員を支援していく。

アーヴィン・イワン・ペラルタ
（フィリピン、マニラ）

アジア太平洋マリタイムアカデミーを卒業後、造船所でスーパーインテンダント、海洋エンジニア、船内訓練教官、海事インストラクター、保険査定官などを務めてきた。今後はITFインスペクターとして、これまで教官として導いてきた船員たちを支援できる機会を得て嬉しく思っている。

日本のインスペクターチームに注目

四方を海に囲まれ、日本の貿易は99.6%を海上貿易に依存している。日本は原油をペルシア湾岸から、鉄鉱石を南アフリカやオーストラリアから、穀物を南北アメリカから輸入している。一方、自動車、電子部品、鉄鉱石を世界中に輸出している。

コンテナ船とばら積み船では多くのアジア人船員が働いていて、毎日、日本の港から世界各地へと旅立っていく。また、世界中から来た船員が日本の港を訪れるクルーズ船で働いている。日本の豊かな漁場では、無数の漁船が操業する。こうした船員の中には、国際基準を下回る賃金で働いていたり、コロナ禍以前ですら、労働契約期間を超過して働いている者もいる。

そこで、船員労組や港湾労組出身の4人のインスペクターが日本で船員の支援にあたっている。4人の出身組合はポートステートコントロール査察官とともに報告システムを設置した。

大堀 二三男（東京）は2002年にインスペクターに就任し、2011年からコーディネーターを務める。航海士や機関士として働いた経験もあり、船員の事情に精通している。漁船やクルーズ船を対象としたITFの査察研修を修了し、遺棄船員の支援にもあたっている。

石野 淳也（名古屋）は船員一家に生まれ、2012年以来、全日本海員組合（JSU）に勤務する。JSUで働く中で、インスペクターを志すようになった。船内で若い乗組員が何を望んでいるかを理解しており、若い船員とオープンなコミュニケーションを取ることを心掛けている。

藤木 茂（千葉）は約12年間、港湾労働者として働いた経験をもつ。全国港湾労働組合連合会（全国港湾）の書記局員となり、その後、インスペクターに任命された。日本は海上輸送による輸出入に大きく依存しているため、船員を深く尊敬している。また、便宜港湾で港湾労働者の保護にも努めている。

豊満 芳弘（東京）は全日本海員組合（JSU）の外航部で15年働いた後、2018年にITFインスペクターになった。担当する東京港は世界でも有数の取扱量の多い港であり、様々な国籍と文化をもつ船員が日々、往来している。今後も船員の権利を守り、ディーセントワークを確保するために最善を尽くしていく。

エステバン・ペレーダ

（スペイン、ビルバオ）

エステバンは1994-2001年にビルバオでITFインスペクターを非専従で務めた。その後、ビルバオとビスカヤ県を拠点とするELAバスク労組で働き、担当する港で船舶代理店やフォワーダー、港湾労働者や港湾局への対応を行ってきた。現在は専従のインスペクターとして、船員の問題解決の支援にあたっている。

ルカ・シミック

（クロアチア、リエカ）

バカールで海事関係の高等教育を受けた後、リエカ大学海洋研究部で5年間学び、その後、LNG船で3年間、航海士として働いた。2015年以降、クロアチア船員組合の青年部会長を務めてきた。インスペクターとして船員の権利を強化する仕事には、これまで得てきた知識と経験が助けになると考えている。

ロディオン・シュコウルコフ

（ロシア、サンクトペテルブルク）

現在、36歳のロディオンは祖父と父に次いで船員としてのキャリアを選んだ。マカロフ提督・州立マリタイム・アカデミーを卒業した後、造船所や船社で実地訓練を受け、国際輸送企業で10年以上働いた。船員の苦情を聞くにつれ、ITFインスペクターを志すようになった。主に、クルーズ船やリバークルーズ部門を担当している。

エリック・ホワイト

（米国、フロリダ）

自らの海運産業での経験を世界中の船員のために活用し、全ての乗組員が公正かつ平等な処遇を受けられるよう担保する仕事がしたくてITFインスペクターになった。8年間、船員として働き、最後に乗船したグリーンベイ号では機関長を務めた。

ハン・ボー・タン

（ミャンマー、ヤンゴン）

ミャンマー初の船員組合、IFOMS労組の結成時のメンバーであり、現在も同労組の執行委員を務める。約10年にわたり船員を支援してきた結果、ITFの連絡担当者に任命され、搾取されている声なき船員を支援できることに身が引き締まる思いでいる。ベストを尽くして問題を抱える船員のために最良の解決策を見出し、船員の生活を改善していきたい。

コロナ禍対応に奔走するITFネットワーク

ITFの連絡担当者ネットワークは、ITFインスペクターが不在の国や港で船員支援にあたり、船主がディーセントな賃金と労働生活条件を提供する義務を遂行するよう担保している。連絡担当者はITF加盟組合が指名する。

中南米・カリブ地域ネットワーク

同地域のネットワークは、ITFインスペクターが不在のエルサルバドル、ニカラグア、グアテマラ、ガイアナ、コスタリカ、トリニダード・ドバゴ、ペルー、ウルグアイ、ベネズエラなどの国で活動する。助けを求めてくる船員を支援し、港湾労働者のための連帯行動を取ることで、ネットワークは地域で力を構築しつつある。ITFキャンペーンにも積極的に参加してきた。

2020年11月、ITFファミリーは中南米・カリブ海地域のネットワーク・コーディネーターを務めていたホワン・ビラロン・ジョーンズが亡くなったとの訃報にショックを受けた。ホワンは完璧なプロフェッショナルかつ確立したインスペクターであり、あらゆる船員の友だった。彼の死を心から悼んでいる。

中南米カリブ海地域のネットワーク・コーディネーターの連絡先：

スティーブ・トラウズデール（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・ドバゴ、ウルグアイ、ベネズエラで14名の連絡担当者が活躍中）

アジア太平洋地域ネットワーク

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。それぞれの所属組合から指名され、連絡担当者は基本的にボランティアで活動している。

2020年9月30日時点で、今年に入って41件目の案件への対応が終了した。例えば、タイとマレーシアでの船員遺棄、未払い賃金の請求、家族への仕送りの遅れ、船員交代や本国送還に関する問題、労災、医療を受けたいとの船員からの要求などに対応した。また、346,000米ドルに及ぶ船員の未払い賃金を回収した。コロナ禍で、地域のネットワーク・コーディネーターが各国の船員交代に関する政策について、連絡担当者に最新の情報を伝え続け、船員の支援時に正確な情報を提供できるようにした。

アジア太平洋地域のネットワーク・コーディネーターの連絡先:

ジェイソン・ラム (香港)
Tel: +852(475775700
Email: lam_jason@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、タイで8名の連絡担当者が活躍中)

西アフリカ・ネットワーク

2020年1月～3月の間に、連絡担当者はそれぞれの港に寄港するFOC船を精力的に訪船した。とりわけ、ビサウ、アビジャン、サンペドロ、ロメ、ダカール、コトノウの港で訪船を活発に行った。2020年3月～7月にかけては、地域で新型コロナウィルス感染症が猛威を振るっており、各国政府が必須貨物の輸送を除き、港や国境、空港を閉鎖した。この間、地域の連絡担当者には自国で安全に待機するよう伝え、港や労働保健関係の当局と折衝し、緊急を要する案件がないか監視するよう要請した。徐々に港にも活気が戻り、連絡担当たちも通常業務ができるようになった。

10月末までに地域の連絡担当が訪船した船舶は50隻を上回り、疾病、未払い賃金、入院、契約満了に伴う本国送還などのケースを扱った。

西アフリカ地域のネットワーク・コーディネーターの連絡先:

バイラ・ソウ (ブルキナファソ)
Email: seafsupport@itf.org.uk

(ベニン、カメルーン、コートジボワール、ギニアビサウ、セネガル、トーゴで12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

ITFアラブ地域・イランネットワークは、域内の加盟組合が排出した、船員の福利問題に関心を持つ活動家によって構成されている。担当者たちの弛みない活動こそが、2020年に域内の176件の賃金未払い案件で、ITFが6,213,683米ドルもの賃金の回収に成功した主な理由だ。

同地域ではまた、船舶遺棄の問題が最も多く発生している。2020年6月～12月までの間に、ITFと地域のネットワーク担当者が12隻で遺棄された船員135名を帰国させるよう支援した。

現在、リビア、スーダン、エジプトでも初の連絡担当が決まり、イラクやオマーンにも担当者を新設する予定だ。2021年にはネットワーク参加者の更なる訓練と研修を予定しており、地域の海事当局との既存の関係の強化や、新たな関係づくりを目指している。

アラブ地域・イランネットワーク・コーディネーターの連絡先:

モハメド・アラチェディ (スペイン)
Tel: +34 629 419 007
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、リビヤ、オマーン、スーダン、チュニジア、イェメンで31名の連絡担当者が活躍中)

ソーシャルメディに広がる就職斡旋詐欺 — 船員は注意を！

突然、Facebookで仕事のオファーが来たり、WhatsAppで素晴らしい求人広告を見たりしたら、殆ど間違いなく詐欺だ。金銭やアイデンティティを盗もうとしている詐欺に違いない。ITFインスペクターのコーディネーターを務めるスティーブ・トラウズデールは詐欺に引っかかった船員から毎年何千通ものメッセージを受け取る。

夢のような仕事のオファーには気を付けよう。うまい話などそうあるはずもない。

他の船員が同じ罠に引っかからないようにと、今回、就職斡旋詐欺に騙された2人の船員が匿名で経験を共有してくれた。

経験を積んだ船員のキャプテンXは同じ船社で29年働いた後、失業した。一方、ミスYは海運産業で働くことを新たに決意した。2人とも仕事を探していて、突然、転がり込んできた仕事のオファーに飛びついた。

キャプテンXはLinkedIn経由で連絡を受け、ミスYはメールで連絡を受けた。自称、れっきとした海運業界の組織で働いているとする人間が、素晴らしい仕事の概要を説明してきた。

キャプテンXの場合：ブルーン・オフショア有限会社のコンテナ船で2年間、船長として働くという契約では、給与月額が12,550ポンド（15,843米ドル）、2か月ごとに乗船、2か月間の休暇期間も給与全額と住宅手当も支給されるというものだった。

ミスYの場合：マリタイム・トランスポート有限会社の予約エージェントとしての仕事で、在宅で働くことができ、所得税の控除のない給与月額は3,962ユーロ（4,471米ドル）で、加えて1,081ユーロ（1,220米ドル）の食糧手当も毎月貰えるというものだった。

この2つの会社は実在するが、今回の募集とは全く無関係だ。

職務内容の説明、申込書、契約などには全て本物の会社の口ゴがついており、正しい住所も記載されていた。しかし、詐欺師たちは情報や連絡先を捏造し、ミスYの名前の表記を間違えるなど、間違いも犯していた。ミスYは会社についてGoogleサーチし、自分への手紙が真正な使用者から来たものだと確認して安心した。しかし、詐欺師が実在の会社の名前とともに、偽のメールアドレスと電話番号を記していることにミスYは気づかなかった。

キャプテンXとミスYの2人はともに2020年5月に契約に署名した。その後、金の要求が始まった。

キャプテンXは英国の入管サービスの者と名乗る人物から、職場が洋上であるにも関わらず、英国の国民健康保険番号を取得するための料金1,190ポンド(1,500米ドル)を支払うようにとのメールを受け取った。(決して支払う必要のない料金だ)キャプテンXがこのメールを弁護士に転送したところ、弁護士はメールの記載は合法だと判断した。そこで、キャプテンXはこの金額を送金した。

すると、さらに2,400ポンド（3,030米ドル）を支払って「英国国民健康保険制度（実在しない）」に参加しない限り、国民健康保険番号の処理を行うことができないと言われた。また、金の支払いはキャプテンX自身に対して、キャプテンの身内か親しい友人名義で行われなくてはならないと指示された。そして、国民健康保険番号の処理が無事行われたら、この金はすぐに引き出せると言われた。驚いたキャプテンXは弁護士に再度連絡した。すると弁護士から金は送るなと言われた。調査の結果、詐欺であることが判明したのだ。

ミスYのケースでは、在宅勤務の許可料として399ユーロ（450米ドル）を支払うように言われた。この支払いはギニアにいる担当官にWestern Union経由で行うように言われ、不安に感じたが、コロナ禍で銀行の状況も平時とは異なると説明された。ミスYはこの金を支払い、在宅勤務許可ということで、国際海事労働組合が発行した証明書を受け取った。しかし、そのような組織（実在しない）の名前はGoogleサーチで見当たらなかった。その後、さらなる許可料金ということで2回目の金の支払を求める連絡が来た。そこで、ミスYはITFの「就職斡旋詐欺」ヘルプラインに連絡し、全てが詐欺であることに気づいた。

結局、キャプテンXとミスYの2人は、併せて1,500ポンド（1,956米ドル）以上をだまし取られた。■

詐欺師たちも賢くなってきているので、我々も賢くなる必要がある。かつては単なるメールや広告、偽のウェブサイトだったが、今ではFacebook、WhatsApp、LinkedIn、Instagramなどのソーシャルメディアを介して詐欺を働こうとする。Facebookを利用した詐欺が圧倒的に多いが、実在する会社にそのことを報告しようにも難しい。

詐欺師たちが連絡してくる媒体は変わりつつあるが、詐欺の本質自体は変わっていない。新しい仕事をオファーすると約束され、後にそれが実在しない仕事だと気づくのだ。その時には既に金や時にアイデンティーを盗まれている。彼らに吸い寄せられたら最後、金を搾り取られるのだ。被害者は恐ろしくなり、また、詐欺に引っかかったことを恥ずかしくも思う。

実在の企業の名を語り、偽のウェブサイトを作り、偽の電話番号と無料プロバイダーのメールアドレスを記載する。当該の企業は詐欺のことは一切知らない。あるいは、完全に偽の会社を創り上げる詐欺師もいる。

ウェブサイトのドメインは登録したサイトの真偽を調べる仕事はしていない。最近、ITFが証拠を集めたことが、2つの詐欺会社、ABL海運と英国マリタイムセンターのウェブサイトの閉鎖につながった。

仕事自体は非常に信憑性があるように見えるが、後にこれが地獄と化す。賃金ももらえず、身分証明書も取り上げられ、しまいには遺棄されたりする。自分で金を支払ってそんな目に遭う羽目になる。

ITFに詐欺に関する報告が来た場合、ITFは詐欺を暴露するか、詐欺サイトを閉鎖するよう、できる限りのことをする。しかし、詐欺師たちはあれこれと異なる手段に出てくるだろう。詐欺を止める最も有効な手段は、詐欺の兆候に最初から警戒することだ。

2021年に、ITFは『ShipBeSure』という専用ウェブサイトを立ち上げる予定だ（www.itfshipbesure.org）。ITFはこのサイトを活用し、マンニング会社の格付けを行い、信頼できる会社かどうかを船員が簡単にチェックできるようにしたい。サイトでは、詐欺師と判明している個人名やエージェント名も公開する予定だ。■

詐欺に騙され、トルコで途方に暮れる船員たち

2020年7月初旬、20人のウクライナ人船員がアリフ・キャプタン号とレイチェル・ボーチャード号で働くため、カラチャン船員管理会社の創設者、アートゥール・カラチャンのマンニング会社と雇用契約を結んだ。そして、各船員がカラチャンにそれぞれ1,500～7,000米ドルを支払った。

船員たちはトルコのカラスにあるホテルに連れていかれ、そこから上船する手はずだった。しかし、数日が経過しても、船員交代が実現しなかった。そこで、船員たちは疑いをもち始めた。2週間後、カラチャンは携帯電話の電源を切った。乗組員は宿泊中のホテルの請求書がたまっており、支払がなされていないことを知った。宿泊費を支払ってもらうための保証として、ホテルのオーナーが船員たちのパスポートを押収した。こうして、船員たちはトルコで足止めされるに至った。

8月初旬、船員のうち14名が自費でウクライナの自宅に戻った。残り6名はホテル代を支払えなかったためにパスポートを取り戻せなかった。帰国費用が出せない船員もいた。

イスタンブールに所在するウクライナの副領事が負債の減額を勝ち取った。ITFの支援を受け、ウクライナ海事運輸労組（MTWTU）はホテル代などの船員の負債を支払い、船員のパスポートを取り戻すことができた。

「食糧などの生活必需品を買うために船員にお金も送り、できるだけ早い帰国便も手配した」とMTWTU労組のオレグ・グリゴリウク第一副議長は語る。「船員たちは船で何か月も過ごす心積もりで荷物が多かったことも考慮し、荷物の追加料金も支払い、船員たちがホテルからイスタンブール空港を経て、キエフ・ボルィースピリ空港からオデッサへと確実に乗り換えられるようにした」

8月12日までには、残りの6名の船員も無事オデッサに帰ることができた。

しかし、問題はそこで終わらなかった。MTWTU労組が船社に連絡を取った際、アートゥール・カラチャンなる人物がカラチャン・クルー・マネジメント社とは全く無関係であり、アリフ・キャプタン号はこの3年、運航されていないことが判明したのだ。さらに、カラチャンは船員のゆすりと贈賄により、この数年、刑事裁判を受けていることも判明した。

今回、騙された船員たちも、50名を超える他のカラチャンの被害者に名を連ねることとなり、今現在、警察当局にこの人物の悪行を止めさせるよう求めている。このストーリーはウクライナのマスコミでも大きく取り上げられた。

20人の船員の一人でコックのバレリー・ラークは次のように述べた。「最初の旅路が本当に後味の悪い辛い経験になってしまったが、どうしようがあるのか？ITFのお陰で帰国できた。働いてお金を稼ぎたかっただけだが、ついていなかった。コロナ禍で仕事を探すのが益々難しくなっているため、どんな仕事にでも飛びついてしまうだろう」

グリゴリウク第一副議長も次のようにコメントした。「今回の事件が、仕事を探している船員が、移動したり、疑わしい斡旋業者を信用したりする前に、参考にできる警鐘となることを期待したい。いつも同じ忠告になるが、まず、組合に連絡して欲しい。組合は常に船員の味方なのだから」■

詐欺広告の見分け方

れっきとした企業がWhatsAppを使うことはない。

簡単なウェブ検索でも会社が実在するかどうかは調べられる（MSCクルーズ社は実在するが）

ITF協約の適用船の賃金を下回る賃金

船への上船の仕方に関する情報が誤っている。この船について調べてみると、当該船舶は2月21日までツチコリンに到着すらしないことが判明した。

このアドレスは実際にはプリンセス・クルーズ本社のもの。

船員にサービス料（ここではサービス料と表示）を請求するのは違法だ。このケースではAB船員に1,200米ドルを請求している。

* 就職斡旋詐欺の最も一般的な傾向については、本誌8ページの綴じ込み冊子を参照のこと。

疑わしい場合は所属する組合か、ITF（jobscam@itf.org.uk）に連絡して助言を求めよう。

コロナ禍でも安全と健康を保つための支援

コロナ禍でも、ITF加盟組合は船員からの健康面や福利面のニーズに応えてきた。船員組合とITFはまた、活動計画を調整して、船員交代危機の結果、益々深刻化する船員が直面する問題への対応を行っている。ITFの福利プログラム・コーディネーターを務めるサィード・アシフ・アルタフ医師が考察する。

メンタルヘルス問題を抱えているなら、ITFの新しい手引書を参考にしよう

2019年にITFとITF船員トラストが実施した調査から、船員がショッキングなほど深刻なうつや不安を抱えていることが明らかになったが、コロナ禍がさらなる不安や恐怖を生み出している。

この調査から、船員の4分の一がうつに苦しんでいることが報告された一方、17%が不安を訴えていた。そこで、ITFとITF船員トラストは、3つのメインテーマに基づく「リフレクト、レコグナイズ、リーチアウト（振り返り、認識し、手を差し伸べる）」キャンペーンを開始した。

自分が直面する課題を**リフレクト（振り返る）する。**独りぼっちだと思わないことが重要だ。自分でコントロールできない出来事もあることを認めよう。この厳しい状況の中、ある程度、不安や心配、ストレスを抱えることは普通のことで、誰もが自分を大切にする必要がある。ストレスは日常生活の一部だが、余りにも大きなストレスが長く続くことは、身体的にも精神的にも病を誘発することになり、自分の幸福自体がリスクに晒されることになる。慢性的なストレスはうつやその他のメンタルヘルス問題の発症リスクを高める。

職場や家庭でのストレスを軽減し、コントロールを取り戻すために行える簡単なステップがいくつかある。

>>>

『メンタルヘルス問題を抱えているなら、ITFの新しい手引書があなたを支援』つづき

早い段階でストレスの兆候を**認識することが、**ストレスをよりよく管理するカギとなる。ストレスは人体に様々な影響を及ぼす。眠れないと、絶えず頭痛に悩まされることになり、食欲も減退し、孤独や不満を感じ、時に激しい怒りを感じることもある。こうした感情はストレスの兆候である可能性がある。人によって影響の出方が異なるため、あなたの問題は他人とは異なる形態をとるかもしれない。

ITF福利船員トラスト・ソーシャルメディアで情報を確認しよう。ITFとノルウェー船員組合(NSU) は、定期的にストレス管理などのメンタルヘルスや福利問題に関するFacebookのライブセッションを開催している。

手を差し伸べて、必要なサポートを受けよう。以下が当てはまる場合、これは特に重要だ:

- 2週間以上連続で、一日の大半、気持ちが落ち込んでいる。
- 不安が強く、一日の決まった仕事がはかどらない。
- 自分の感情を抑えることができない感じがする。

まず、自分の考えていることを友人や家族に話そう。それでも、気分が晴れず、自傷行為に出そうになるようなら、外部から支援を得る必要がある。医療のプロや、多くの国に存在する年中無休のヘルプラインなどを利用しよう。

NUSI、AMOSUP、NUSSなどのITF加盟組合は、船員とその家族を対象としたカウンセリングのサービスを提供している。また、船会社の中にも、そうしたサービスを提供する企業もある。

以下のITF船員福利ディレクトリーを参照し、利用できるサービスについて情報を探そう:**https://www.itfseafarers.org/en/wellbeing- directory.**

ITFもまた、ストレス管理やその他の福利関係の問題に関するシンプルだが実践的な手引書を作成している。同手引書は以下のサイトからダウンロードできる:**https://www.itfseafarers.org/en/guidance-factsheets.**

ITF船員アプリ(Google PlayやApple storeから無料でダウンロード可能) やITF福利Facebookページ **(https://www.facebook.com/ITFWellbeing)からもアドバイスを得よう。** ■

危機の中でも前向きに

サィード・アシフ・アルタフ医師が、世界で唯一のHIV陽性の船員のネットワークである、フィリピンPositibong Marino(PMPI)のジェブセン・ガミード局長と対談した。

PMPIを設立したきっかけは?

偏見や差別といった私の個人的な経験と、HIV陽性であっても、不公正と闘い、夢を実現する必要性を感じたことから思いつきました。特に現在は、医学や治療の進歩により、HIV陽性の人々であっても、生産性のある市民として社会に参加することができます。

PMPIの設立を通じて達成したいこととは?

健康な船員の幸福度は高く、逆もまたし真なりなのです。我々の使命は、陽性の船員が働き続けられる、差別や偏見のない社会を築くため、健康と福利の促進と啓蒙を通じ、船員やその家族、広く海事産業全体に力を授けることです。

HIV陽性の船員に対する採用者の差別にはどう対処するのか?

情報開示や医学検査、内密のカウンセリングや対面式あるいはオンラインのコーチングを通じた権利確保などについて、意気消沈する船員のコーチングを支援する指導者たちを育成しました。平和的に交渉することで、HIV/エイズに関する法律面や医療面の進歩について、船会社など、力をもつ人々の啓蒙もできると確信しています。そうすることで、彼らがHIV陽性の船員を雇用するよう促しています。

設立から最初の3年間は、多くの成功事例が見られましたが、一方で、偏見を克服することは非常に困難でした。例えば、ある企業がHIV陽性と判明したタンカーの乗組員の再雇用を拒否した事例がありました。この船員が我々に連絡を取ってきた際、我々は当該の船舶管理会社とその顧問弁護士、政府や船員本人とハイレベル会合を開きましたが、依然として会社は船員の再雇用を拒否しました。しかし、PMPIの支援を受け、この船員は別の会社で職を見つけることができたのです。新たな職場は、客観的かつ公平なHIV検査と秘密厳守をサポートしてくれるイタリア籍船でした。

PMPIはコロナ禍で船員をどうサポートしてきたのですか?

ITF船員トラストのコロナ危機基金*が我々の3か月間のPantawidフィリピン船員プロジェクトを支えてくれ、コロナ禍で影響を受けた船員のサポートと士気向上に務めました。7月から10月末までで、決意あるボランティアが約1,000人の船員にベーシックなキットとシャトルサービス、無用のポケットWi-Fiを提供し、また、船員や最前線の医療従事者にスナック菓子を配ったり、ワクチン推進キャンペーンを展開したりしました。また、船員の資格取得のための訓練を無料で提供しました。

今後の予定は?

ITFや他のパートナー組織からの支援やメンタリングを通じて、今後は船員のメンタルヘルスと福利面でのコロナ禍の短期および長期の影響に焦点をあて、ITFによる『リフレクト、レコグナイズ、リーチアウト』キャンペーンを促進していきます。また、フィリピンのAMOSUPなどの組合と協力し、船員とその家族を対象とした教育活動やカウンセリング・サービスを提供していきます。

船員トラストのコロナ危機基金の詳細は34ページの記事を参照のこと。 ■

今も強い港湾労働者と船員の絆

ITF港湾部会上級アシスタントに新たに就任したスティーブ・ビグスが、船員と港湾労働者の間の歴史的な絆がコロナ禍でいかに試されたかを語る。

港湾労働者と船員には独特の歴史的な絆がある。両者ともに辛い、危険な仕事をして、年中無休で船に乗り組んだり、危険な天候の中で働く。両者が関わりをもつことは、市民の健康と安全を守るために不可欠だ。また、ならず者の使用者にいたぶられている船員を港湾労働者が支援してきた長い伝統もある。

1990年代に私が港湾労働者になって初めての仕事は、フィーダー船に乗り込み、コンテナにツイストロックを差し込む、いわゆる「パディング」と呼ばれる作業だった。私の父を含め、私の班の他の港湾労働者から、手袋の入った袋をいくつかと、予備のつなぎ服を運ぶように言われた。

船に上がってすぐ、なぜそう言われたのか分かった。当時、船員は防護服を殆どまったく身に着けておらず、身に着けていたとしても質の悪い物だった。そのため、我々が船員に支給したサイズの合わない防護具ですら、非常にありがたがられた。

船員と彼らの旅について話すのは常に楽しかったし、食事やお茶、時にはアルコールすら共にすることも喜びだった。

しかし、コロナ禍でこうした交流が極めて困難になっている。新型コロナウィルス感染症が拡大し出した時、私は英国のサザンプトン港で働いていた。サザンプトンに入港する大型船舶の多くが感染拡大の源になった中国からの船だった。このため、海運業界や政府からの情報や指示が乏しかったことも大きな理由だが、上船して乗組員と交流することに対して港湾労働者の間に不安が広がった。

英国では港湾労働者は経済を動かす上で重要なキーワーカーに分類される。そこで、公衆衛生に関するイングランドのガイダンスと組合の現場の経験に基づき、コロナ協約の締結を目指し、組合の代表者が会社と協力した。

また、ITF港湾部会とも連絡を取り、あらゆる港で最良の慣行を確実に実施できるようにした。例えば、上船する人員の数を制限することや、ラッシャー用の手続きを設置すること、乗組員と適切な距離を保つことなどだ。

中国がコロナをほぼ封じ込め、英国の感染率が急速に高まると、状況が逆転し、今度は乗組員が港湾労働者と距離を保つことを望んだ。

乗組員は感染拡大の初期段階からマスクを着用していたが、現在は港湾労働者にもそうすることが求められ、体温を測ることすら要求される。しかし、マスクはつけたくなかった。暑い中で作業しているので、ラッシャーにとってマスク着用は非常に不快な一方、検数人はクレーンのドライバーや管制チームと無線で連絡を取らなくてはならないので、マスクをしていると声がよく聞こえない。

そこで、最終的に、妥協することで合意した。港湾労働者は、体温は測るが、マスクは着用しない一方、船員は船の舷側からラッシング・ガントリーに入ることで、港湾労働者の背後で作業をし、安全な距離を保つことにした。これまでのところ、このやり方で上手くいっている。■

デンマークで奴隷のように働かされていた船員を解放

ITF、警察、デンマーク反人身売買センターの協力により、3年以上も奴隷のように働かされていたガーナ人船員が解放され、帰国した。モーテン・バッハITFインスペクターが報告する。

警察と反人身売買センターがこの事件を認識した時、私はガーナ人船員の賃金と雇用契約を調べるよう依頼され、彼らの状況を知ることとなった。

ガーナ人のルーベン・コテイとジャスティス・ノモは、ガーナに戻ったら船長になれるという約束を信じ、デンマークに渡った。そして騙された。

2人は3年以上もの間、デンマークの村、チボロンで、ベリーズ籍の漁船ヘレン号で奴隷のように働かされていた。1カ月の賃金はたった1,200ユーロ（1,460ドル）。週6日、1日11時間労働だった。家族との連絡はiPadを通じてだけだった。パスポートや渡航書類は船主に取り上げられていた。就労許可と在留許可は2017年4月3日で期限が切れており、不法滞在であるため、当局に連絡を取らないように船主から言われていた。

ITFの介入後、雇用主は人身売買と外国人法違反で起訴された。検察当局は、実刑判決、二人に対する賠償金の支払い、漁船の没収を求めた。

2021年1月初旬に、船主に懲役1年6か月（執行猶予付）と300万クローネ（491,000ドル）の罰金が言い渡された。法外な金利の貸付のみが有罪とされた。賃金の支払いについては、何ら言及がなかった。ITFは現在、彼らをどう支援できるかを検討している。結果は不十分ではあるが、二人は少なくとも無事に帰宅することができた。■

未払い賃金の回収と本国送還を実現

西アフリカのギニアビサウで遺棄された乗組員の賃金未払い問題について、ITF漁船員支援ネットワークのメンバーで、ラスパルマス（スペイン）のITFインスペクターを務めるゴンザロ・ギャランが報告する。

操業が続けられる中、体調不良の漁船員が死亡

ウルグアイ沖でペルー人漁船員が死亡したケースは、残念ながら驚くに値しない。南アフリカ沖の大西洋の漁場は漁船員の搾取や人権侵害の温床となっているとロッセン・カラバチョフITF水産コーディネーターは指摘する。

11月2日、ポルトガル籍漁船のヴェルデミーリョ号がウルグアイの首都モンテビデオの港に停泊した。死亡したペルー人漁船員の遺体を船から降ろすためだった。この漁船員は治療を受けられないまま30日間も乗船させられていた。

彼の同僚がウルグアイ運輸労組（TWU）のアダン・スアレスに語ったところによると、彼に新型コロナウィルス感染症の症状が出たため、船長がモンテビデオ港への入港を拒否したという。PCR検査の結果が陽性だった場合、漁船は隔離させられ、操業できなくなるからだ。船長が利益よりも彼の健康を優先させ、モンテビデオで診察を受けさせていれば、彼は今も生きていたかもしれない。

アダン・スアレスは、「TUWは、水揚げのためにモンテビデオ港に入港する何万人もの漁船員の残忍な労働条件の問題に取り組んできた」

「それでも、ヴェルデミーリョ号の乗組員の雇用契約を目にした時は衝撃的だった。『毎日18～20時間働け』、『休む時間はほぼない』、『毎月の賃金は600ドル以下だ』と言っているようなものだった。社会保険料や健康保険料も自己負担しなければならなかった」

「最悪なのは、乗船中の負傷、疾病により、上陸して治療する必要が生じた場合、その費用は全て当該乗組員とその家族が負担しなければならないという点だった。病気になったという罪滅ぼしに、彼らが持っているなけなしの金を奪うということだろう」

「会社はペルー人漁船員の死亡を隠ぺいし、家族の口止めすらしたようだ。漁船員の娘に15,000ドルを支払うことで、会社の過失と人権侵害を訴えないよう求めてきたのだ。死亡した乗組員の兄が会社を訴えることにした」

この地域の問題の一部は、フォークランド諸島やマルビナス諸島周辺で発生している漁業紛争に起因している。自国の漁業権の販売には熱心でも、港のすぐ外で起きている労働者の明らかな虐待など殆ど気にしない国が多い。2018年以降、ウルグアイ水域で操業する外国漁船の船内で少なくとも17名の乗組員が死亡している。■

４月初旬、ドミニカ籍のティアン・イ・ヘ６号のバングラデシュ人船員４人とインドネシア人船員４人がITFとギニアビサウのAIHM労組に支援を求めてきた。

ティアン・イ・ヘ６号は漁業監視船として旗国に登録されていたが、実際は水産加工および積み替えを行っていた。１月に中国船主に遺棄されてから、賃金は支払われていなかった。雇用契約書を持っている乗組員はいなかった。本船の状態は劣悪だった。乗組員は本国送還を望んでいた。

AIHMのITF担当者、ジャニュアリオ・ホセ・ビアグの要請を受け、乗組員の未払い賃金の支払いと本国送還が完了するまで海事港湾局が本船を拘束した。ビアグは、船内の安全性を危惧した乗組員をアパートホテルに宿泊させた。

インドネシア人乗組員の未払い賃金総額は14,100～53,228ドル、バングラデシュ人船員は33,800ドルに達していた。インドネシア人乗組員は全額を回収したが、コロナ禍のため、本国送還は10月２日まで待たなければならなかった。一方、バングラデシュ人乗組員には10月23日の本国送還までに23,800ドルが支払われ、残りの10,000ドルは12月までに支払われた。その後、本船は解放された。■

コロナ禍における船員の緊急支援に150万ポンド

ITF船員トラストは、コロナ禍における船員福祉の維持を目的する緊急基金を設立した。船員トラストの責任者、ケイティ・ヒッギンボトムが150万ポンドの助成金の使途について報告する。

コロナ禍における緊急のニーズに迅速に対応するための資金を提供できるよう、2020年3月末に基金を設立した。船員とその家族が直面している困難、ストレス、孤立を和らげ、船員に福祉サービスを提供し続けるためにこの基金を活用した。

11月末までに、34か国の労働組合や港湾を拠点とする福祉団体等に61件の助成金を拠出した（その大半は以下の地域で拠出）。

- 多数の船員センターが設置されている欧州（16のプロジェクトに計36万４千ポンド）および北米（12のプロジェクトに計20万３千ポンド）
- アジア（11のプロジェクトに計30万８千ポンド）。足止めされた船員の対応をする労働供給国の組合や団体に拠出。

助成金がどのように船員を支援したかを紹介する。

多くの組合が港湾や船内の検疫で船員に**個人用保護具（PPE）**を提供することができた。

港湾衛生設備の改善に助成金が活用された事例もあった。ナイジェリア海事労労組(MWUN)は国内の全12港湾・ターミナルで個人用保護具数千セットを配布したり、新型コロナウィルス感染予防の教育プログラムを実施したりした。

コロナ禍においても**運営を継続**することができた**船員センター**もあった。サントス（ブラジル）のTIPLAMセンターは、ロックダウンの間も運営を継続できるよう、車両の新規購入やスタッフの追加採用を行った。

マニラ（フィリピン）のイントラムロスにあるAMOSUP船員病院新分子研究所に助成金を拠出した。この研究所は1日あたり300件の**PCR検査**を実施し、24時間以内に結果を出すことができるため、船員は**船内で契約を結ぶことができる。**PCR検査のニーズが減少した場合は、インフルエンザ、RSウイルス、結核、HIV等のウイルスの検査を船員に対して行う。

イラン商船船員組合（IMMS）は組織内の新型コロナ対策委員会の活動を支援するために助成金を活用した。船員とその家族の安全を守るための**意識啓発運動「コロナを打ち負かせ」**や、医療の提供や個人用保護具の配布を行う**ボランティア制度**、足止めされた船員を支援する**24時間体制のホットライン**を実施した。また、イタリアやスペインの海事組織と協力して非居住船員や外国人船員を支援したり、テヘランのインド大使館と協力して足止めされた船員の本国送還を行ったりした。

コロンビアのSNTTは、感染が最も拡大している地域の一つ、バジェデルカウカの漁船員・船員510人に**フードバスケットと個人用保護具**を届けることができた。また、隔離期間が終了した後に、彼らが安全に仕事に復帰できるよう、**安全対策グッズや防護服**を提供した。

コロナ禍において、困難に直面しつつも働き続ける船員や海事労働者にサービスや設備を提供する組合活動家、福祉団体職員、ボランティアらを支援できることを非常に光栄に思う。各国政府が船員交代の円滑化のために十分な協力を行えない時でも、組合と福祉団体はこの難局を乗り越えるために最善を尽くしていた。■

ITFの慈善団体である船員トラストの詳細はこちら。
www.seafarerstrust.org

ITF船員トラストの写真コンテスト

最優秀賞は「海のヒーロー」

ITF船員トラストの写真コンテスト「今なお海上で」の受賞者が2020年10月末に発表された。受賞作の力強さに圧倒された船員トラストのケイティ・ヒッギンボトムがコンテストについて解説する。

コロナ禍における船員の海上生活のデジタル写真を募集した時、まさか3,000点もの作品が寄せられるとは思っていなかった。

船員交代問題に伴い、契約延長を余儀なくされ、人権問題すら指摘される状況で働き続ける船員に思いを寄せる目的でコンテストを実施した。

船員の様々な体験を力強く表現する作品が多数寄せられ、選考に苦戦した。

一等賞(賞金1,000ポンド)はアイク・S・ダガンダナン氏の「海のヒーロー」に贈られた。嵐の中、貨物の固縛に奮闘する船員の姿を捉えた作品だ。背中合わせの危険、激しい天候、船員を取り巻く海や船舶のスケールの大きさが上手く表現されている点が評価された。

二等賞はジェイ・マイケル・A・エブエザ氏の「ひっそりと静かに」が受賞した。船橋から見た北極圏の陸地の美しい風景を捉えた作品だ。希望と回復のメッセージが込められている。

三等賞はカルロ・ドゥクソン・サンチアゴ氏の「下船できないの？ほうきで逃げるか」が受賞した。

他の多くの作品と同様に、厳しい状況をユーモラスに表現している。

審査員の評価が特に高かった他の作品は、セオ・アンジェロ・D・ファジャルド氏の「仕事に戻る」、ジョン・ルフォ・M・ボンチラオ氏の「シャワー・パーティー」、メイヴィン・クロマ氏の「勇気ある女性」。

これらの作品はITFのウェブサイト www.itfseafarers.org/en/still-at- sea/winnersで閲覧できる。

コロナ禍の船員の様々な体験を伝える貴重な記録となるこれらの作品を、他の業界の人々に船員の生活について知ってもらうために活用したい。

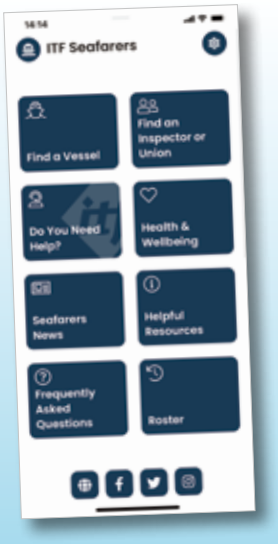
「今なお海上で」の審査員

クレオパトラ・ドンビアヘンリー(世界海事大学会長)、ジェンフイ・タン(フィデリティ・インターナショナル資産管理責任者)、ロリー・カーネギー(受賞歴のある写真家)、ステファン・F・リンドバーグ(写真家、作家)、ケイティ・ヒッギンボトム

船員のための情報やアドバイスを発信

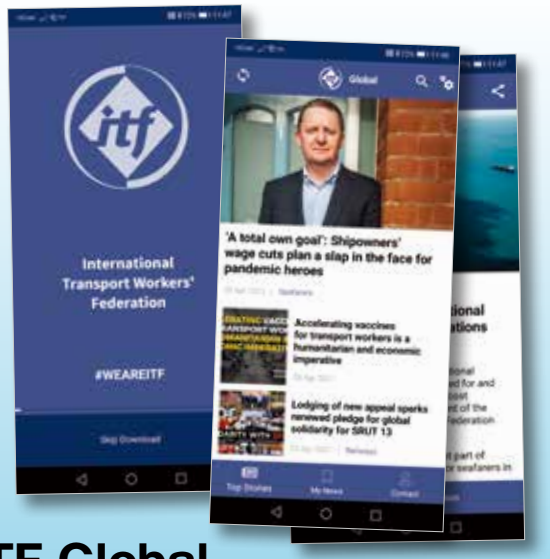
ITFの無料アプリ　AndroidとiOSの両方に対応

AppStoreまたはITFウェブサイトからダウンロードして下さい。***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要請したい
- ITFに連絡を取るには
- ITFインスペクターかITF加盟組合に連絡を取りたい



ITF Global

- ITFや組合に関する最新ニュース
- ITFのキャンペーン
- ITFや加盟組織について

ITFのウェブサイト

www.itfseafarers.org

リニューアルした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方法について知ろう。

www.itfglobal.org

世界の労働者やITF加盟組合に影響を及ぼす出来事の最新情報をフォローしよう。

ITFのソーシャルメディア

・最新ニュースに関する意見をツイッター（***#itfseafarers***）やフェイスブック（**www.facebook.com/ITFseafarerssupport**）で発信しよう。

・インスタグラムでもフォローしよう **www.instagram.com/ITFseafarerssupport**