



シーフェアラーズ ブルテン

No.30/2016

国際運輸労連(ITF)



ミャンマーに 新たな 船員組合誕生

荷役は港湾労働者に任せるべき
移民危機における船員の課題
攻撃されるカボタージュ
綴じ込み8頁の案内書



目次

4

数字に見る
FOC
キャンペーン

5-8

ITFの
支援活動
最前線からの報告

9-12

行動する
労働組合
ミャンマーとパナマ

13

船員の上陸
ILO第185号条約

14-15

移民危機
船員は海難救助に不可欠

16-17

プロフィール
新任インスペクターの紹介

18

詐欺に注意！
手を変え品を変え

綴じ込み
8頁の案内書
ITFの連絡先と
アドバイス

19-23

船員の保健
と福祉

24-25

ILO海上労働
条約(MLC)
権利を主張しよう

26-27

業界の動向
カボタージュ

28

トラスト(信頼)
が大事
船内の
コミュニケーション

29

ハブ
英国の組合の
試験プログラム

30-31

ラッシングは
港湾労働者
の仕事

32-34

水産
搾取される漁船員

35

ブルー・エンジェルの
芸術プロジェクト

国際運輸労連(ITF)は約150か国の交通運輸労働者450万人を組織する国際的な労働組合の連合体。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る。

シーフェアラーズ・ブルテン No.30/2016

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。

ようこそ



ITFに加盟したばかりのミャンマー独立船員連盟（IFOMS）を本誌で紹介することができて嬉しく思います。ITFは2014年、独立的、民主的な海事組合の設立を目指すミャンマー人船員グループの支援を開始しました。複雑な歴史を背景に、今日も多くの課題を抱えるミャンマーにおいて、民主的な組合の設立がこれほど感動的であるとは、当初は想像できませんでした。IFOMSには既に多くの船員が加入し、組合員のために大きな成果を勝ち取っています。

一方、世界の一連の紛争は、海事産業にも大きな影響を及ぼしています。移民危機では、シリアなどから、自国での生活をあきらめた家族・個人が、地中海の向こう側を目指して、命がけの旅に出かけていきます。本号では、移民の救命活動で船員が果たしている勇敢な役割に焦点を当てています。

安全衛生に関しては、HIV-エイズに関する船員対象のアンケートや、女性船員の健康に関するリサーチを紹介しています。これらの調査結果を活かして、船員のニーズに合った活動を加盟組合と共に目指していきたいと思います。国際海運会議所（ICS）と共同で作成した職場のいじめ・ハラスメント防止に関する最新の手引書も是非、ご覧ください。

ILO海上労働条約（2006年）の成果は称賛に値する一方、本誌記事「最前線からの報告」からも分かるように、ITFのインスペクターや加盟組合は、世界中の船員の正義のために、今も変わらず活動しています。港湾当局や船員福祉団体などと協力しながら、未払い賃金の獲得、船内労働条件の改善、遺棄船員の本国送還のために、日々奮闘中です。

2015年に新たに任命されたインスペクターたちは、皆、問題を抱えている仲間の船員を助けたいという熱意やコミットメントであふれています。かつて部員、船長、職員、港湾労働者、造船技師、組合活動家だった彼らは今、144人のグローバルなITFインスペクター・ネットワークに加わり、ITFが代表する約26,000人の船員と共に、労働条件の向上を目指して闘っていきます。

ITFの支援が必要な時のアドバイスや情報をまとめた、綴じ込み式の案内書もご活用下さい。

これらの記事は、組合の下に一致団結した時の力の強さを感じさせてくれるでしょう。皆、一人ではないということを忘れないで下さい。

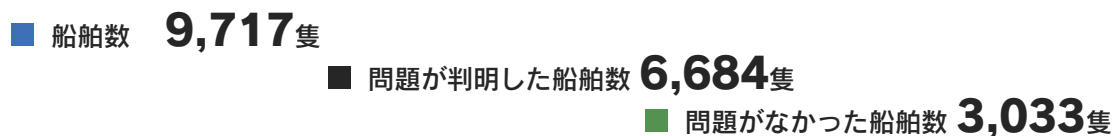
ITF書記長
スティーブ・コットン

数字に見るFOCキャンペーン

ITFの査察

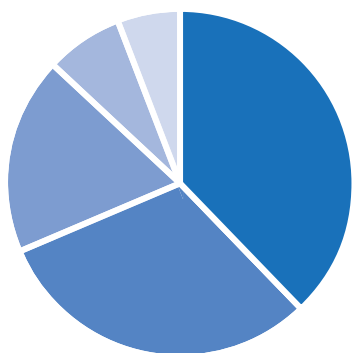
ITFが査察した船舶の数（2015年）

ITFが回収した
未払賃金総額
（2015年）



査察で判明した問題上位5種
（2014年）

ITF協約の対象となる
船舶と船員の数（本誌発行時点）



258,457人
対象船員



11,108
ITF協約数

最前線からの報告

港湾労組の要求でITF協約締結

エスビエル港（デンマーク）の港湾労組がFOC船への協約締結を導いた。
モーテン・バックITFインスペクター（デンマーク）が報告する。



レッド・シーダ号が風力タービンを積載するためにエスビエル港に入港した時、現地の港湾労組が船主に協約締結を要求した。

レッド・シーダ号（マーシャル諸島籍）の船主、MACS マリタイム・キャリアー・ SHIPPING GmbH&Coは、ITF協約に否定的なことで知られていた。しかし、同社は、2015年末にエスビエル港から別の4隻で風車用部品を運送する契約を結んでいたため、この協約締結要求は大きなプレッシャーだったに違いない。

そして、荷揚げの最中に、船内で緊急会議が開かれるこ

とになった。ハンブルグからやって来た船社代表3名、エスビエル港の職場委員のフレード・ニールセン、ステベ会社のブルーウォーターの代表者、そして私が出席した。

交渉は難航したが、最終的にブルーウォーター社が、ITF協約を持たない船舶はエスビエル港で荷役しないことに合意した。

これは、エスビエル港の港湾労働者にとって大きな勝利だ。FOC船員が適切な賃金と労働条件を享受できるよう、自らの力を行使して、国際連帯を表明する港湾労働者とフリード・ニールセンに感謝したい。

ITF協約を持たない船舶は、エスビエル港では荷役しないことに合意した。

ITFインスペクターの査察で船員の荷役を阻止

グダニスク（ポーランド）のITFインスペクター、グルゼゴルツ・ダレキが、船員が港湾労働者の仕事をさせられていることを発見した。



ITFとポーランド独立自主管理労働組合「連帯」（NSZZ）港湾部門の指導者2人が、カタリナ・シェパーズ号を査察し、深刻な安全衛生問題を多数発見した。

NSZZの2人は、グダニスク・コンテナターミナルに接岸する、ユニフィーダー運航のコンテナ船、カタリナ・シェパーズ号（キプロス籍）を訪船した。

ギャングウェイが適切に設

置されておらず、船内および岸壁にいる船員、港湾労働者、その他の人々の命が危険にさらされていた。2人は直ちに荷役を中止させ、是正を要求した。

さらに、船員によるラッシングも発見した。これは、ノーチラス・インターナショナル労組が締結するITF協約の港湾労働者条項に違反する。

「もうたくさん！」とNSZZは、船員によるラッシングを直ちに中止させ、訓練を受けたプロの港湾労働者に任せることを要求した。翌日、港湾労働者の作業班が3人増強された。

我々の査察よって、本船は無事に出港した。

船内スト

韓国のITFコーディネーター、キム・ヘ・ギョンが、ビリーブ号の未払賃金獲得について報告する。

ビリーブ号の乗組員14人の忍耐も限界に達していた。3か月間の未払賃金、総額84,000ドルの支払いを要求し続けてきたが、解決の兆しは一向に見えなかった。そして、2015年11月中旬、彼らはついにハッチの中に閉じこもり、ストを決行した。

二等航海士からITFに連絡が入り、我々はPSC（外国船監監督官）に連絡した。そして、PSCと共に、ウルサン港（韓国）に停泊中の本船を査察した。その結果、8月から3か月間、乗組員の賃金が未払いで、船主は乗組員を「警察に逮捕されるぞ」と脅していたことが判明した。乗組員は、我々から、警察に逮捕されることはないかと聞くと、非常に安心した様子を見せた。

船主のニュー・マリーン・テクノロジーズ・グループ（ウラジオストク）は、8月分はちょうど支払ったところだと説明し、ストを行った乗組員を責めた。我々は、法律的な観点から現状を説明し、現地の港湾労組に連絡したことや、翌週月曜日に予定されているPSCの査察までに賃金未払いが続いていけば、ILO海上労働条約違反で本船拘束の可能性あることを告げた。

すると船主は不安になり、ウラジオストク入港後に全額支払うと約束した。乗組員はウラジオストクに入港した途端に解雇されることを心配していたため、何か問題が発生したら、ITFインスペクターからロシア船員組合（SUR）に連絡するよう助言した。

幸い、未払賃金は乗組員に支払われ、問題は解決した。

遺棄されたルーマニア人乗組員の本国送還



ルーマニアのITFインスペクター、アドリアン・ミハルショーが、チュニジアで遺棄された船員の勝利について報告する。アシラット号の乗組員は、2015年9月、チュニジアからITFに電話で支援を要請した。

この乗組員は、本船が8月初旬にガベス港（チュニジア）で拘束されて以来、乗組員は遺棄されていること、20人ものルーマニア人乗組員への賃金が7月から未払い

であること、（外気温が摂氏40度を超えるにもかかわらず）エアコンはなく、飲料水、食糧、医薬品も底をつき、船内は悲惨な状況にあることをITFに報告した。その後の訪船でこれらが事実であることが確認された。

乗組員の親戚がルーマニア海軍局（RNA）に連絡し、ルーマニア船員組合（SLN）とITFがマンニング会社に対する法的措置を開始した。SLNのロビーイングが実り、1997年に導入された法律によって、ルーマニアのマンニング会社は、遺棄船員の補償のために、保険に加入しなければならないことになっている。また、遺棄された船員

偶然の出会いが 適切な医療措置を実現

ITF アシスタント・コーディネーター(オーストラリア)のマット・パーセルが、偶然の出会いによって、フィリピン人船員に適切な医療措置が施された事例を紹介する。



「世の中は実に狭い」。二等機関士のバーナードは、日本船社所有のサニー・スマイル号に乗船中に体調を崩した時に、こう感じた。

バーナードは、ニューキャッスル(オーストラリア)のハンター病院の心臓外科専門医の診療を予約していた。手術が必要だったからだ。

バーナードは、本船の管理

は、代替的な乗船契約を与えられるか、本国送還されなければならぬ。

ITFとSLNIは、本船が拘束されている間に、定員を減少させたマンニング証書を新たに発行するとともに、遺棄された乗組員に食料、飲料水、燃料を配給するよう、旗国のモルドバ当局に要請することを運航会社に説得した。その後、ルーマニア領事館が本船を訪問し、残りの乗組員の本国送還について、港湾当局との交渉の仲介に入った。

9月末までに、各乗組員に未払い賃金が支払われ、必要な医療措置も施され、本国送還も完了した。

者が自分をフィリピンに送還して、フィリピンで手術を受けさせようとしていることを担当医に告げた。しかし、本国送還は取り返しのつかない結果を招きかねないとの専門医の判断により、ハンター病院での手術が決まった。

バーナードの担当医は、偶然にも、1980年代に労働党政権の閣僚を務め、ITFが委託したFOC船に関する調査報告書の共同著者であるピーター・モリス氏を診ていた。担当医からバーナードのことを聞いたモリス氏は、私に直接連絡をくれた。ここから事態は動き始めた。

大堀二三男ITFコーディネーターの協力もあり、日本の船舶管理者は最終的にバーナードがオーストラリアで手術を受けることを了承した。術後、船舶管理者はバーナードを直ちにマニラに送還しようとしたが、我々はこれも拒否した。最終的に、バーナードはしっかりと術後の手当を受け、妻とビジネスクラスで帰国することができた。

この事例は、ITF加盟組合のインスペクター・コーディネーターの相互協力やネットワークにメディアの力が少し加われば、強固な障害も打破できることを示している。



リトアニア人乗組員の未払賃金獲得

ITFの新人インスペクター、バーバラ・シップレーが、初の船舶拘束と総額25万ドルの未払賃金獲得について報告する。

この長く厳しい闘いは、沿岸警備隊、海運当局、リトアニア船員組合(LSU)、その他大勢の協力なくして、勝利することはできなかっただろう。

ヴェンタ号はリトアニア・シッピング・カンパニー(Lisco)の船舶だ。Liscoは、他にも債務関連で拘束履歴のある船舶を抱えていた。

我々がこのケースに関与するようになったのは、7月9日にフィラデルフィアの船員センターが、ヴェンダ号のリトアニア人とロシア人の乗組員20人に代って、ITFに連絡をしてきたからだった。船員センターの話では、船長は乗組員に対して食料供給を制限し、暴力で脅し、長時間労働を強いており、賃金も3か月以上、未払いが続いていた。

Liscoは、ITFが関与し出したことを耳にするや否や、ITFへの支援要請を取り下げるよう、リトアニアにいる乗組員の家族に圧力をかけたらしかった。

私は、私の師である北米船員組合(SIU)のリッキー・エソバITFコーディネーター

と、乗組員のために弁護士を手配した。一方、船員センターは、リトアニアの教会や大使に食料品の寄付を要請し、我々が配送を手配した。リトアニア船員組合(LSU)のアンドルー・シェルノフITFインスペクターは、乗組員から話を聞いたり、書簡を翻訳したり、書類の手続きを行った。これらの支援が乗組員を精神的に支えた。

荷主のザルツギッター・マンネスマン・インターナショナルは、フィラデルフィアで貨物を降ろすと、Liscoと闘う乗組員を見捨てることなく、ITFに協力し、最終的に、船舶改修のために150万ドル以上を費やし、カナダを出港するための燃料代まで支払った。

本船がトロアリビエールに向けて出港する前に、乗組員は未払賃金総額241,000ドルの大半を受け取り、トロアリビエールに入港後の9月9日に、SIUカナダのウィン・ギアノプロスITFインスペクターの立会の下で、残額を受け取った。その二日後、乗組員は帰国の途に就いた。



勇敢な乗組員の勝利

闘いは30か月に及んだが、オーシャン・トレーダー号の乗組員の勇気は報われた。アスウィン・ノードミーア ITF インспекターが報告する。

2012年、オーシャン・トレーダー号がITF協約なしにスウェーデンの港に入港したため、ITFは本船をボイコットした。

ITFインспекターのハカン・アンドレとフレデリック・ブラッドが訪船すると、一部のフィリピン乗組員の賃金がILO最低基準を下回っていることが判明した。彼らは会社と交渉し、ITF基準を

満たす新たな雇用契約が船長と乗組員に締結されることとなった。

しかし、2013年2月、乗組員から私に連絡が入った。ITF基準を下回る新契約を押し付けられようとしているので、ITFの支援が必要だという内容だった。

私がロッテルダム港に停泊中のオーシャン・トレーダー号を訪船してみると、スウェ

ーデンで締結された雇用契約は全て破棄され、ITF基準を下回る新たな契約が締結されていることが判明した。私は乗組員に彼らの権利を説明し、本船拘束の承諾書をフィリピン乗組員11人から取り付けた。しかし、翌日、7人がこれを撤回した。

事態を憂慮した我々は、現地のワイベンガ・アドヴォカテン法律事務所に連絡した。

すると、同法律事務所が乗組員の代わりに迅速に本船を拘束した。これに対し、船社が、スウェーデンでのITFの行為は違法だと主張したが、オランダの裁判所はこの主張を退けた。

2年半後の10月、4人のフィリピン乗組員がついに未払賃金を獲得した。

ILO 海上労働条約とポートステート・コントロールの活用が成功のカギ

黒海地域やアゾフ海地域は、基準以下船が多いことで知られているが、ILO 海上労働条約 (MLC) やポートステート・コントロール (PSC) を活用しながら、勝利を収めた事例をオルガ・アナニーナ ITF インспекターが報告する。



黒海地域やアゾフ海地域の海事当局は、船員がトラブルに陥った時は、港湾管理者に直接、助けを求めるように指導している。しかし、船員が自力でこれを行うのは容易ではない。そこで、我々は船員の代わりに要請文書を作成する。

そして、港湾管理者が船舶拘束を決定すれば、未払い賃金の支払いについて船主と交渉を開始する。港湾管理者に関連情報を伝えると同時に、同一の船主に対して、我々が別の案件で要求をしていないことを確認する。未払い賃金が支払われれば、MLCに基づいて、PSCによる船舶拘束は解除される。

2013年以降、黒海で10隻を拘束させ、総額335,000ドルに上る未払い賃金の回収に成功した。最大の案件は、2013年12月のハーマン・シューニング号（リベリア籍）のケースで、船主から201,000ドルの未払い賃金を回収した。

新たな労働組合の誕生 ミャンマーの 船員に朗報

強い組合を 目指して

ITF に加盟したばかりのミャンマー独立船員連盟 (IFOMS) は、既に組合員のために成果を上げている。ITF 海事組合発展プログラム・コーディネーターのリー・キャッシュが、IFOMS 設立の経緯を紹介する。

2014年、ITFはミャンマー人船員グループと共に、ミャンマーに独立的な民主労組を設立する方法を検討し始めた。

我々ITFは、IFOMSの設立に意欲的な個人を把握していた。ミャンマー人船員のために未払賃金を回収しようとするITFに手を貸してくれたり、仲間を支援するための船内行動に加わったりして、ITFインスペクターに知られていた者たちだった。

何十年も独裁政権が続いたミャンマーで、民主的、独立的、組合員主導の労働組合を誕生させるのは容易なことではなかった。IFOMSの設立メ

ミャンマー人船員はついに自分たちの利益を代表する民主的で実行力のある労働組合を手に入れた。IFOMSはITFの中心で活躍することが期待される、ダイナミックで信頼できる労働組合だ。

ンバーは、活動当初から深刻かつ根深い問題に直面していた。腐敗したミャンマーの配乗代理店やブローカーは、設立グループに潜り込もうとして失敗すると、今度は、IFOMS加入はブラックリストに載ることを意味するとミャンマー人船員を脅迫し始めた。また、配乗代理店がコントロールする「労働組合」は、あらゆる手段を駆使して、IFOMSの組合登録を阻止しようとした。

しかし、この若き組合のリーダーたちは、決して屈することはなかった。彼らの存在が多くのミャンマー人船員をIFOMSの下に団結させた。IFOMSの事務所には、IFOMS

Continued >

のことを知ろうとする船員らが駆けつけ、結成のメッセージを広めていった。

IFOMSは誠実かつ着実に組合員の問題に取り組み、瞬く間に有能な組合という評判を築いていった。何十万ドルもの未払い賃金や補償金を組合員やその家族のために取り戻すIFOMSの活動は、ソーシャルメディアや船員の口コミを通じて広まっていった。

ミャンマー人船員と共に闘うことのできる、まじめで信頼できる組合はIFOMSしかないということが明らかになるまでに、そう時間はかからなかった。船員のIFOMS加入が相次ぐ中、IFOMS承認を求める政府への圧力も高まり、つ

いに2015年3月、IFOMSは正式な労働組合として認められた。

設立当初から、ITFの仲間の組合—全日本海員組合(JSU)、インドネシア船員組合(KPI)、オーストラリア海事組合(MUA)、国際船員組合(SIU)、シンガポール船員組合(SOS)、Verdi—がIFOMSに連帯し、貴重な支援を差し伸べた。

これらの組合が出席したIFOMS結成大会で、ITFのステイブ・コットン書記長は、「ミャンマーがより民主的な国家に移行していく中で、IFOMS結成は、組織拡大の枠を超えた、遙かに大きな影響をもたらすことだろう」と語

「IFOMS を ITF ファミリーに迎えられたことを誇らしく思う。IFOMS は既に、組合員を代表し、結果を出す能力があることを十分に示しているが、それだけではなく、組織拡大の枠を超えた、遙かに大きな影響をもたらすことになるだろう。IFOMS は、ミャンマーの労働者にとって、民主的で、実行力のある、強力な組合を築き上げる最善の事例と言えるだろう。全てのミャンマー人船員に、IFOMS に結集することを呼びかけたい。」

ステイブ・コットンITF書記長

った。

この大会後、間もなく、世界各国のITFインスペクターは、IFOMS結成を各国の現役船員に通知する活動をIFOMSと共に展開し、数百人の新規組合員を獲得した。

IFOMS事務所を訪ずれたり、IFOMSの教育プログラムに参加した人々は皆、選挙で選ばれたIFOMS役員や活動家のコミットメント、熱意、勇氣に強く印象づけられている。

一目でわかるIFOMSの成果 (2015年12月末現在)

取扱事件	56件
解決済	42件
継続中	14件

回収した未払賃金総額：
2,474,697.53ドル

回収した疾病死亡補償金総額：
1,079,596ドル

ITF インスペクターの IFOMS キャンペーン

IFOMSの周知と組合員の勧誘を目的とするIFOMSキャンペーン
2015年4月20日～5月31日に実施

主にミャンマー人船員が乗船し、ITFインスペクターが活動するエリアを就航する100隻をターゲットにした。

この6週間のキャンペーンで、世界中のITFインスペクターが、24か国で91隻を訪船し、1,019人のミャンマー人船員と面会した。インスペ

クターは、彼らにIFOMSのパンフレットや加入申込書を手渡したり、YouTubeやフェイスブック、ウェブサイトを見せたりしながら、IFOMSについて説明した。

インスペクターが発見した問題の中には、仕事を得るために3,000ドル以上を払わさ

れたり、不動産の権利書を預けさせられたり、20,000ドルの罰金契約を結ばされたりしているものがあつた。

このキャンペーンの結果、多くのミャンマー人船員が組合の権利について知ることができ、478人がIFOMSに新規加入した。

ケーススタディ

行方不明のミャンマー人船員の妻 正義を勝ち取る

パイワン・ウィズダム号（パナマ籍）に乗船中の三等機関士、ゾー・リン・アウンが2013年10月10日に海上で行方不明になったことは明白だったが、当時の状況は謎に包まれていた。動揺した妻は、IFOMSに支援を求めた。

船主のウィズダム・マリーン・ラインを代表するP&Iは、事件を機関長の説明のみに基づいて解釈した。機関長は、突然、理由なしに、アウンにナイフで襲われたと主張していた。しかし、二人の間に敵対関係はなかったし、アウンの暴行についても、行方不明についても、目撃者はいなかったの、説明がつかなかった。

P&Iクラブは、アウンが自殺したと主張した。アウンの襲撃と自殺を根拠に、ITF協約に基づく船主義務を回避しようとしていた。P&Iクラブの弁護士は、ウィズダム・マリーン・ラインの補償金の支払い義務をせいぜい2万ドルとし、交渉のスタートラインは5千ドルだと助言した。

これに対し、ITF/FOCキャンペーン・アドバイザーのジョン・ウッドは、P&Iの会長とCEOに書簡で猛烈に抗議した。アウンは殺害され、遺体を遺棄された可能性があると述べ、いずれにしても、パイワン・ウィズダム号は、ITFに加盟する全国中華海員組合(NCSU)の協約が締結されており、この協約は、乗船中の死亡に関して、例外規定は設けておらず、指定受取人に95,949ドル、19歳未満の(最大4人の)扶養児童一人につき18,631ドルが支払われることになっていると主張した。

IFOMSの介入とITFの支援によって、悲嘆にくれるアウンの妻と三歳の娘に、補償金が全額支払われた。



2 人の兄弟の物語

ITF 海事プロジェクト・キャンペーン・リーダーのケイト・ヒギンボトムが、IFOMS 誕生のカギを握る 2 人の兄弟、シュエ・タン・アウンとアウン・キョー・リンの話を紹介する。

シュエ・タン・アウンは船に乗るために、1995年にミャンマーを出た。間もなく、8カ月も賃金未払いが続いていたミャンマー人船員らと同乗した。彼らは声を上げることが恐れていたが、ブラジルに寄港した際、思い切ってITFに支援を求めた。

すると、停泊中の本船にミャンマー大使がやって来た。その目的は、乗組員を助けるためではなく、脅迫するためだった。シュエは刑務所に入れられると脅された。しかし、最終的に、ITFの介入により、賃金は支払われた。

この出来事がラジオ・フリー・アジアで放送されると、シュエはブラックリストに載せられた。トラブル・メーカーのレッテルを貼られ、もはや仕事を得ることはできなくなった。ところが、ITFの広

報船「グローバル・マリナー号」にAB船員として乗船する契約をオファーされた。

一方、シュエの弟、アウン・キョー・リンは、学校を辞め、カデットとして乗船していた。シュエはリンがバンコクで学校に戻るのを助けることに決めた。

2000年 8月、グローバル・マリナー号が他船と衝突し、沈没した。このことは、シュエにとって、大きな問題となった。シュエは、新たにパスポートを取得しなければならなくなったが、ミャンマーに戻れば、直ちに刑務所に入れられてしまう。ブラジルで難民申請を行い、拒否されたが、6カ月の滞在延長が認められた。その間に、米国行きで働く仕事を見つけたことができた。

アメリカに到着後、1か月間、入管に拘束された。国際

船員組合（SIU）がシュエのために弁護士を雇ってくれ、最終的に難民として認定された。その後、ヒューストンのITFインスペクターに任命され、粘り強く船員の未払賃金回収に取り組む姿が評判となった。

その頃、リンは既にミャンマーに戻り、ミャンマー人船員やその家族に関する問題の解決にあたるシュエを手伝っていた。船員としての経験から、彼らに親近感を感じていたからだ。

2012年、シュエは、タイで活動が続いていたビルマ船員組合（SUB）をミャンマーに帰還させるためのITF視察団の一員として、ミャンマーを訪れた。リンは、これまで、シュエや、インドネシアのFOCキャンペーン・アドバイザーであるジョン・ウッドの活動を手助けしていた経緯

があり、ITF視察団の受け入れに一役買った。そして、シュエとリンは10年ぶりに再会した。

その後、間もなくして、SUBに深刻な問題が発生し、ミャンマー人船員のために新しい組合を設立する作業が始まった。IFOMSは2014年に組合登録を行った。2015年3月の結成大会には、100人の船員が集結し、執行部を選出した。リーは書記長に任命された。

「組合のトップに立つとは思っていなかった。ミャンマーの船員とその家族の状況を知っているだけに、ただ彼らを助けたいと思ってきた。ミャンマー政府は彼らの権利を無視している。全てのミャンマー人船員が国際法規の恩恵を受け、公正な賃金と権利を享受することを願っている」とリンは語った。



IFOMS の加入申込書や IFOMS の詳細は、ウェブサイト (www.ifoms.org/) かフェイスブック (www.facebook.com/ifoms) へ



パナマ運河の労働者の闘い

パナマは、その地理的な位置や国際通商上の重要性を背景に、中米で最もダイナミックの経済国となっている。しかし、パナマ運河の労働者にとって、状況は決して明るいものではない、とパナマ ITF 加盟組合協議会のイワン・ドウ・ラ・ガーディアは説明する。



パナマのあらゆる産業や周辺サービスがパナマ運河に依存している。組合はパナマ運河の労働者の権利と労働条件を守るために闘い続ける。

政権は、パナマの労働法、特に、パナマ運河関連の労働法を非常に制限的なものとし、労働者からできるだけ多くを搾り取ろうとしている。パナマ運河の組合はスト権すら奪われている。

パナマのITF加盟組合（パナマ運河の5組合を含む）は、産業の枠を超えて、この問題で共闘しており、海外の組合も彼らを支援している。

パナマ運河庁（ACP）は、スペイン語で「キャナレロ」呼ばれるパナマ運河の労働者に対して、非常に厳しい姿勢を取っている。例えば、2015年11月～12月に、ある組合の書記長が任意捜査の対象となった。彼が組織するパナマ運河の労働者の訓練が十分でないとラジオ番組で発言したためだ。

残念なことに、労働委員会（LRB）－大統領が任命する5人の委員で構成－の委員に、ここ2年以内にACP寄りの人物が3名任命された。懲

戒や団体協約をめぐる調停のプロセスにおいて、ACPが主導的な役割を果たすことはめずらしくない。争議が頻繁に発生し、LRBに持ち込まれることも多くなっている。労働者を支持するLRBの命令の9割以上は、ACPが最高裁に上告し、裁判が何年も続くこともある。

エンジニア、水先案内人、船長を組織する技術計の労働組合は、ACPが労働者の訓練を十分に実施しないことや新運河の運営手続きが不明瞭であることに強い懸念を抱いている。訓練に関する知識、意思、能力のない「親切的な労働者」グループが、訓練のプロセスを起案している。船長や水先案内人が、無責任なやり方を続ければ、大事故が起きる可能性がある」と警告しても、ACPは無視している。

運河がもたらす年間10億ドルにのぼる現金収入（今後さらに増加すると見込まれている）に強く依存する政府は、組合の意見に耳を傾け

ず、組合はイライラを募らせている。

強い権限を持つACPの役員会（11人で構成）は、運河の運営をめぐる疑わしい決定に関しても沈黙を貫き通しており、その適性に疑問が生じている。

ACPから年間2千万ドルの交付金を受ける公共メディアは、組合が発信するニュースやコメントに圧力をかける一方、行政当局の広告塔に成り下がっている。

ロジスティクスハブとしての成功は、労働者の血と汗が築きあげたものだ。しかし、労働者－仕事は増えるばかりで、給料は上がらずに、運河の明るい将来を分かち合うことはない。運河の利益は、億万長者の経営者や政治家の手に入るだけだ。

関連産業やサービスだけでなく、国全体が運河に依存している。パナマには他に大したものはない。組合は引き続き運河の労働者の権利と労働条件のために闘っていく。



ILO185 号条約と上陸

船員の身分証明書に関する国際条約によって、船員の生活にはより大きな恩恵がもたらされるため、各国政府が間もなくこの条約に調印すると確信していると、ITF 船員部会次長のファブリチオ・バルセロナが解説する。

ILO85 号条約は通常知られているとおり、船員に安全で国際的に承認された身分証明書を提供し、船員の自由な移動と上陸を円滑化することを目的としている。

パスポートに非常に類似する船員の身分証明書（SID）が必要なのかと思うかもしれないが、これは航空機の乗組員を対象に渡航先の入国を円滑にする書類と同じもので、船員も同様の証明書を持つ必要がある。船員が乗船期間の前後に上陸できるようにするには、短時間で上下船ができるようにしておくことが不可欠だ。

ILO185号条約は通常知られているとおり、船員に安全かつ国際的に承認された身分証明書を提供し、自由な移動と上陸を円滑化することを目的としている。この身分証明書があることで、渡航先での入国検査が簡素化し、プライバシー法に抵触することなく船員の身分を確認することが

できるようになるだろう。

しかし、現在、ほんの少数の国しかILO185号条約を批准していない。また、批准した国も障壁に直面している。船員の身分証明書が現実味を帯びるためには、こうした問題を解決する必要がある。

第一に、政府機関が船員の証明書を検証できるようにするため、データベース保存のための国際的な活動に合意する必要がある。第二に、入国管理官が広く活用できるよう、互換性のある生体認証の統一システムが必要になる。第三に、船員の身分証明書が有効かつ安全で信頼のおけるものであることを、懐疑的な国に理解させる必要もある。

徐々にその目標に近づきつつある。ITFや他の船員や船主関係の組織はILOと緊密に協力

し、この問題に常に政府が意識を持つように担保している。2015年には、ILOが全ての関係者をジュネーブのILO本部に集め、いかにSIDを実現するかについて専門家の助言を聞く機会を提供した。

本誌が出版される頃には、2016年2月を越しているはずなので、185号条約に関するITFの修正案が検討され、合意されていることを期待している。もしそうなれば、ILOは加盟国に船員の身分証明書用の改正版を提供することができよう。これにより、185号条約の広範な批准が促進され、SIDが国境管理官にも承認されるだろう。

これにより、全ての船員の上下船や、同条約を批准した国における陸上施設の利用が迅速になるだろう。

船員 移民の救出で 大活躍

2015 年、世界中で悲慘な溺死や海難が起こり、救出活動が行われた。必死の人々が家族ともども故郷を捨て、大抵は密輸業者が手配した耐航性の乏しい船で、危険なほどのすし詰め状態で地中海を渡ってくる。その捜索・海難救助では、多くの船員が勇敢な行動を取り、何千もの命を救ったが、その多くが認識されずにいる。シーフェアラーズ・ブルテンはその船員の働きと、このことが関係者に及ぼした影響に光をあてる。

船員は海難救助に不可欠

海の搜索と海難救助における商船と船員の役割は極めて大きいとイタリアの現在の国際海事機関（IMO）代表で、イタリア沿岸警備隊の准将、クリスチャーノ・アルペルタが語る。

こうした複雑な問題の解決には国際的な協力が不可欠だ。2015年3月、IMO事務局長がこの問題に関わる全ての国連機関を集めて話をした。それ以降、国際的なアプローチが変化した。特に欧州連合は、これはイタリアの問題というよりは、欧州全体の問題であると認識し始めた。

海上における搜索および救助（SAR）活動において商船と船員が果たす役割が極めて重要であることはいくら強調してもしすぎることはない。2014年初頭から2015年11月にかけて、様々な船籍の1,400隻がイタリア海難救助調整センターの命を受け、南地中海のSAR活動で活躍した。

これらの船に乗り組んだ船員の働きが取り上げられることは少ないが、その功績にはもっと注目する必要がある。そのような大人数の救助について準備があったわけではないが、船長も乗組員も船主も、絶えずプロ意識と慈愛の心で救助にあたった。

SOLAS条約（海上における人命の安全のための国際条約）やハンブルク条約では、海上

での人命救助が義務として定められている。しかし、人命救助はむしろ船員の遺伝子に組み込まれていると言ってもいいもので、これが最も重要なことだ。海に出ると真っ先に学ぶことは、どのような場合にも例外なく海難に遭った人を救助しなければならないということだ。

私も一度、個人的にランペドゥーサ島近くで救助活動に関わったことがある。ちょうど私がイタリアの沿岸警備隊の巡視船上でアルジャジーラからインタビューを受けていた際に、350名を乗せた小型船が遭難したとの警報があったのだ。それからこの人たちを救助するのに数時間かかったが、彼らは助けられて安堵し、警備隊の女性大尉のブロンドの髪を見てびっくりしていた。遭難者らが彼女の髪に触れている光景を目の当たりにした時、私は激しく心を揺さぶられたが、この感動を言葉で表現することは難しい。

これらの人々が自由を求め、死の瀬戸際まで来たことを忘れることはないだろう。また、彼らの救助にあたった船員の真心と勇気を忘れることもない。

2014年、国際海運会議所（ICS）は、不法移民を含め、海難に遭った全ての人を援助することは、長らく確立してきた人道的な義務であるとともに、海運法のもとに定められた義務であると表明した。

同じ年、イタリア沿岸警備隊によると、800隻の商船に乗り組む船員が地中海で4万人の移民を救助したという。

ICSの報告では、2015年の前半だけでも、船員は地中海で5万人以上の救助活動を支援した。この事実を受け、国際船主協会や船員組合によって代表されるグローバル海運産業は、2015年7月、大規模な海難救助活動に関するガイドラインを最新化した。しかし、悲劇的なことに、国際移住機関（IOM）は、「2015年はヨーロッパへ渡ろうと地中海を横断した移民や難民の死亡が3771人と史上最も多い年となった」と発表した。

船員の話

国際船員福利支援ネットワーク（ISWAN）のロジャー・ハリス所長がリビア沖で211名の移民の救助活動を支援した船員の話を紹介する。

「日曜日だった。私たちは仕事を終えてのんびりとしていた。その時突然、イタリア海軍から援助を求める連絡があった。間もなく準備を行い、出動した」とジョン・ポール（仮名）は語った。

「皆が同じように支援活動に参加した。舷梯を準備して降ろし、パイロットラダーも降ろして、救命ボートも準備

した。クレーンも準備して、救命チームは遭難者に提供するための水と食糧を用意した。ブリッジチームが救助作業を実行し、私は網張り役を担った。網を張ることで遭難者が乗り組むいかだの脇に船をつけることができた」とポールは語る。

この救助活動に参加したことはポールに大きく影響した。彼は「私にとってはこれ

が初めて生死の境を目の当たりにする経験だった。生きるために人間はどこまでできるのか。遭難者は皆若く、ただ生き延びたいと願っただけだ。激しい飢えと渇きの中、灼熱の太陽の下で救いが来ることをただひたすら祈っていた。私たちに彼らを助ける機会をお与えになった神に感謝する。これからはつまらないことで文句を言うことはなく

なるだろう。この経験を通じて自分が成長したのを感じる」と述べている。

ジョン・ポールは、仲間の乗組員たちは皆、救助の手際をよく心得ていて、今回の救助の成功はチームワークが抜群だったお陰だと述べた。しかし、残念なことだが、船員が援助に駆け付ける前に3人が筏の上で亡くなっていた。

新任インスペク

2015年、ITFは13名の新しいインスペクターを世界の144名のインスペクターチームに迎え入れた。インスペクターらは既存のITF協約を監視し、船上の労働条件について報告し、乗組員の権利確保を支援する。

新任のインスペクターは、世界のインスペクター仲間とともに2015年10月にパナマで開催された世界インスペクターセミナーに参加した。今後、インスペクターは、より多くのキャンペーン活動に関与を深めることになる。例えば本誌9ページで紹介したIFOMSキャンペーンなどに関与し、ITF加盟組合が新たな組合員を獲得し、既存の組合員を支援する活動を支援していく。インスペクターはまた、便宜港湾(POC)キャンペーンと、そのFOCキャンペーンとの連携により焦点を置き、船員と港湾労働者の間のより強力な連帯を構築していく。

ここでは、任務についたばかりの新任のインスペクターたちを紹介する。



コリン・アーカムバウド(フランス、ルアーヴル)は様々な国の様々な旗を掲げるFOC船に一等航海士や調理師として乗り組んだ経験をもつ。その間、外国のFOC船に乗り組む非居住船員を代表する組合の書記長になった。



グレゴルツ・ダレキ(ポーランド、グディニア)はソリダノスク組合に加入する船員で、組合の役員も務めた。「無慈悲な港湾管理者や悪辣な船主」と対峙してきた経験がインスペクターとしての貴重な財産になっている。



ゴンザロ・ガラン(カナリー諸島、ラスパルマス)は船員であった父親から海の話聞いて育った。父は現在、引退したが、ガランの社会正義を求める信念は両親譲りだ。スペインの反グローバル化運動でも活動してきた。



ヨアキム・メル・ディジェデリ(コートジボワール、アビジャン)は12年間、甲板長を務めた。コートジボワール商船組合の書記長、ITF港湾福利委員会議長、ITF船員部会委員、ITF公正慣行委員会・運営グループ委員など多くの組合の役職を経験した。また、2006年海上労働条約の策定にあたったILOの政労使委員会のメンバーも務めた経験がある。



ヘイッキ・カーラ(フィンランド)は一等航海士であり、コンピュータサイエンスも学んだ。「船主は船員に敬意を示すべき」というのが彼の信念だ。

「船員の多くはFOC船舶会社を恐れていて、労働条件や待遇が耐えきれないほど悪化して初めて声を上げることができる。私はそのような船員たちの声になり、インスペクターチームの一員として、船員たちがポケットに給料を入れて家に帰れるように支援したい。また、悲しい話がハッピーエンドになるように支援したい」

サラ・マグワイア

ターの紹介



ユーブ・ローレンセン（ノルウェー）は12年以上船員として働いた経験をもつ。また、リビアで国連の平和維持軍に一年間務めた。家族と離れずにすむ仕事を見つけようと船員を引退した。



ウラジミール・ミラディノフ（ブルガリア）は9年間、地元の組合の路面運輸やロジスティックス分野の組織化や組合員勧誘を行ってきた経験をインスペクター業務に活かすつもりだ。



カール・リッサー（カナダ）はハリファックスで造船業を営む一家に生まれた。父とともに造船所で働き始めて間もなく地元の組合の活動家になった。弱冠28歳で組合の委員長に選ばれた。



バーバラ・シップレイ（米中部大西洋地域）は2002年から2014年にかけて、コンテナ船や調査船などの様々な船舶で甲板員、AB船員、ボースンとして働いた経験をもつ。

「インスペクターの仕事は思ったより大変だった。船が港に停泊するのはほんの短い間だが、解決しなければならない問題はあちこちに散見される。査察という短い時間の中で細かな点に最大の注意を払わなければならない」

ミッキー・ウェラン



サラ・マグワイア（オーストラリア）は第4世代の船員で、18歳から海に出てきた。活発な活動家で、オーストラリア海事組合（MUA）の女性・青年委員会の議長を務めた経験もある。



ジス・モル（オランダ）は2015年にチームに加わった最も新しいインスペクターだ。16歳から長距離トラックを運転していたが、2007年からマースク・ノーフォークライン社で働く港湾労働者に転向した。FNVヘイバンズに加入し、職場代表としての訓練を受け、欧州労使協議会の委員になった。



マリオ・サラック（クロアチア）はコンテナ船に14年間乗り組む中で、訓練生から船長まで上り詰めた。船長として海上労働条約の実践に努め、ハイリスクの海賊頻発地域で船員の権利を守ってきた。クロアチア船員組合での活動がきっかけでインスペクターになりたいと考えた。



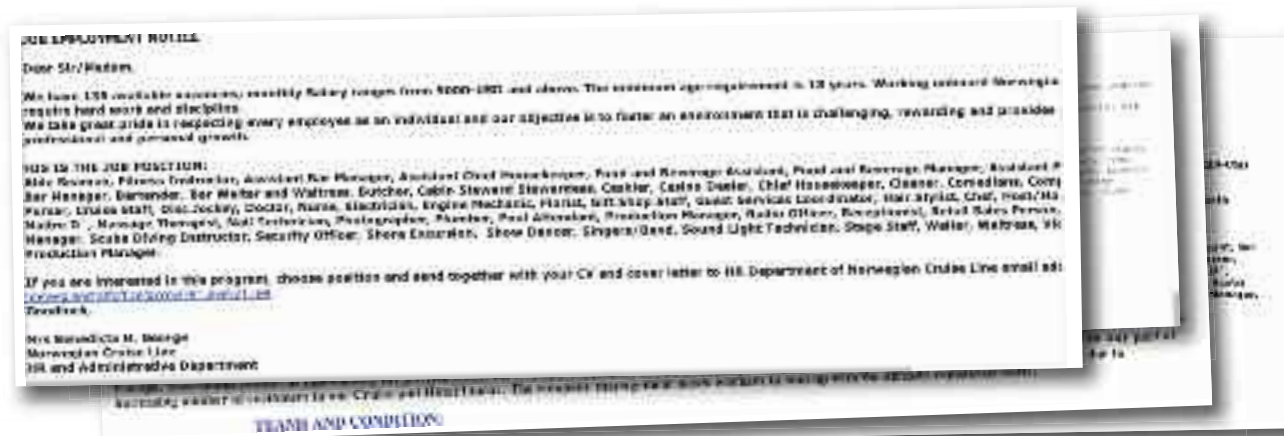
ミッキー・ウェラン（アイルランド）は16年間、組合のオルガナイザーと代表を務めた。そのうち5年間はニューヨーク市の大工労組で働いたが、アイルランドに帰国後、地元の一般労働組合、SIPTUに加入した。SIPTUでは港湾労働者の利益を守る業務にあたった。

「効果的な団体交渉が行われて初めて、船員は人間らしい賃金と労働条件を手に入れることができる。人権を尊重され、海の仕事の辛さを理解してもらえる。船の上で様々な問題を見てきたため、情報を共有し、仕事を失うという恐怖心にかられることなく、船員が当然得るべきものを要求するべきだと感じる。」

ヘイッキ・カーラ

ほしいのはあなたではなく金銭です

ITF は、船員募集に関する詐欺案件をコンスタントに発見し、それらを公表している。そうすることで、潜在的な被害者を詐欺から守ろうとしているのだ。詐欺師たちは、すばらしい条件の求人情報を船員のメールアドレスに直接送信する。しかし、「応募したら最後。全てを剥ぎ取られる」と、ITF のサム・ドーンソン報道出版マネージャは警告する。



最近、クルーズ船の高給の仕事を紹介されなかっただろうか？しかも経験不問で。

これは詐欺だ。もし、応募してしまったら、詐欺師は容赦なく、あなたの所持金を一銭も残さず絞り取ろうとするだろう。

詐欺師は、自国ではめったに起訴されないで、彼らにとってのリスクは低く、コストもほとんどかからない。我々が、偽の「会社名」を暴露すれば、別の名称に変更するだけのことだ。

彼らの最近のターゲット

は、クルーズ船の仕事だ。クルーズ船の求人情報を本物の海運会社の名前を使って、直接メール送信するというのが最新の手法だ。

我々はこれまで、必要経費の前払いに騙されるなど警告してきた。しかし、今は、経費の前払いを要求されることは一切ない。詐欺師たちは、応募者がすっかり信じ込むまで辛抱強く待ち、ある日突然、想定外の経費—パスポート関連費、ビザ取得のための登録料、事務費等—が発生したとして、「一回限りの」支払いを要求してくる。

しかし、一旦払ってしまったら最後、要求は決して止まらない。しかも、「この最後の支払いを済ませなければ、これまで支払った分を全て失うことになる」との警告が常について回る。

イギリス、アメリカ、オーストラリアのもっともらしい住所の会社、有名な海運会社や配乗代理店のウェブサイトや巧妙に真似たサイトに掲載されている求人情報、本物だが無料で利用可能な求人サイトに掲載されている偽の情報（このような無料サイトに履歴書を投稿してはならない。

個人情報を買収される可能性がある）、これらには、常に警戒を怠ってはならない。

仕事を保障する代わりに、何等かの支払いを要求してくるものは皆、詐欺だ。ILO海上労働条約は、代理店が船員に職業紹介の手数料を要求することを禁じている。これは、甲板員であれ、機関士であれ、ホテル・ケータリング部門であれ、全ての職種に適用される。

直感を信じよう。うまさすぎる話など、通常は存在しない。無視するに限る。

参考サイト

グーグルで会社名を検索し、「詐欺」、「不正」、「警告」などの言葉を加えていく。

船員募集詐欺の最新情報

www.itfseafarers.org/maritime_news.cfm

詐欺にひっかからないためのアドバイス

www.scam-job-emails.tk

www.scammers-and-scam-websites.tk

www.fraudwatchers.org

既に知られている詐欺「会社」のリスト

(ただし、正体がばれるとすぐに改名するので要注意)

www.cruiselinesjobs.com/cruise-ship-jobs-scam

詐欺師が使う電話番号について

www.scammertelephonenumber.blogspot.co.uk

ITF の船舶検索アプリ

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

詐欺の6つの特徴

- ・金銭の要求（内容は無関係）。
- ・銀行口座の詳細を要求。教えてしまうと、口座は空になる。
- ・パスポートや資格証書等の個人情報の写しを要求。
- ・70で始まる電話番号。これは海外転送電話である。英国を拠点とする企業の電話番号が、+4470または+44(0)70で始まることはない。+447024021763をグーグルで検索すれば、この番号が何件の詐欺に関連しているかが分かる。
- ・Eメールアドレスの国別ドメインが、事務所の所在国とは異なる。
- ・最近開設された、有名企業のウェブサイト似せたサイト。本物のサイトを見つけ、警告文を探してみよう。疑わしい場合は、本物の会社に問い合わせる。

ITF に支援を 求めるには



船員組合や ITF インспекター のを見つけ方

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

ITFの船員用ホームページ (www.itfseafarers.org) にアクセスし、「FindandInspectororUnion (インспекターと組合のを見つけ方)」をクリックすれば、ITF加盟組合の連絡先が分かる。

スマートフォンやタブレットの場合は、無料アプリ「ITFSeafarers」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спекター、コーディネーター、または組合の連絡先を見つけよう
- ・乗船契約を結ぶ前に、本船の労働条件を調べよう
- ・ITFヘルプラインに電話してみよう
- ・あなたの休憩時間は合法か調べよう



Available on



ITF に連絡するには

ITFは24時間対応のヘルプライン（電話相談サービス）「グローバル・サポ

ート・ライン」を開設している。多言語に対応できる、訓練されたスタッフが、当面のアドバイスを提供した後、担当部署（インспекターやITF本部など）に連絡する。

ITF本部の業務時間中は、

+442079409287へ

ヘルプライン（24時間対応）：

+442082530177

電話する前に

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

- ・名前
- ・職位
- ・国籍
- ・連絡先

本船について

- ・船名
- ・船籍
- ・IMOナンバー
- ・現在の位置
- ・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？

船員センター

船員センターは、問題に対するアドバイス、相談相手、通信手段、本船から離れてリラックスできる場所などを提供してくれる。無料アプリ「Shore leave」をダウンロードして、最寄の船員センターを見つけよう。

<http://www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm>



配乗代理業者

ILO 海上労働条約は、民間の配乗代理業者は規制されなければならないとし、船員に雇用機会提供のための手数料を課すことや、賃金からの違法な控除を行うこと、船員のブラックリストを作成することを禁止している。また、船舶所有者は、利用する配乗代理業者がこれらの要件に適合することを確保しなければならないとしている。配乗代理業者に関して、問題に直面した場合は、ITF にメールで連絡を (CrewingAlert@itf.org.uk)。

契約書にサインする前に 雇用契約に関する ITF のアドバイス



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

● 必ず文書による契約を交わしてから就労すること。

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

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

● 契約の有効期限が明示してあるかを確認すること。

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

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

● 時間外労働の補償の額と支給方法が契約に明示されているか確認すること。基本労働時間を超過した場合に

支払われる一律の時給の場合と、時間外手当として毎月支給される一定額の場合とがある。いずれにしても、規定内の残業時間を超えた場合の時間給は、明確に規定されなければならない。ILO の規定では、時間外手当は最低「1.25×通常の時給」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。

● 上下船の費用の一部を船員に負担させる内容を含む契約書には絶対にサインをしないこと。

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

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

利として認めさせるのが望ましい。）

- ・ 契約期間中の疾病、障害
- ・ 死亡（近親者への補償額）
- ・ 船舶の喪失
- ・ 船舶の喪失による私物の喪失
- ・ 契約満了前の解雇

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

● 契約書は、サインした後、必ず写しをもらい、保管すること。

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

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

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

ITFインスペクターの連絡先

3

氏名	役割	国	港	事務所	携帯電話	Eメール
Agustin Suarez	Inspector	Argentina	Bahia Blanca	+54 11 4300 7852	+54 911 386 22490	suarez_agustin@itf.org.uk
Roberto Jorge Alarcón	Coordinator	Argentina	Rosario	+54 341 425 6695	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Rodolfo Vidal	Inspector	Argentina	Buenos Aires	+54 11 4331 4043	+54 9 11 4414 5911	vidal_rodolfo@itf.org.uk
Ben West	Contact	Australia	Newcastle		+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Dean Summers	Coordinator	Australia	Sydney	+61 2 9267 9134	+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Keith McCriston	Inspector	Australia	Fremantle	+61 8 9335 0500	+61 422 014 861	mccriston_keith@itf.org.uk
Matt Purcell	Assistant Coordinator	Australia	Melbourne	+61 (0) 3 9329 5477	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Sarah Maguire	Inspector	Australia	Gladstone		+61 434525416	maguire_sarah@itf.org.uk
Christian Roos	Inspector	Belgium	Zeebrugge	+32 2 549 11 03	+32 486 123 890	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten	Inspector	Belgium	Antwerp	+32 3 224 3419	+32 475 775700	van-noten_marc@itf.org.uk
Roger Opdelocht	Coordinator	Belgium	Antwerp	+32 3 224 3411	+ 32 475 440088	opdelocht_roger@itf.org.uk
Souradjou Alassane Foussemi	Contact	Benin	Cotonou	+229 97080213	+229 95192638	foussemi2002@yahoo.fr
Ali Zini	Inspector	Brazil	Paranagua	+55 (0) 41 34220703	+55 (0) 41 9998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Renialdo de Freitas	Inspector	Brazil	Santos	+55 13 3232 2373	+55 13 99761 0611	defreitas_renialdo@itf.org.uk
Vladimir Miladinov	Inspector	Bulgaria	Varna	+359 2 931 5124	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Karl Risser	Inspector	Canada	Halifax	+1 902 455 9327	+1 902 237 4403	risser_karl@itf.org.uk
Peter Lahay	Coordinator	Canada	Vancouver	+1 604 251 7174	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Vincent Giannopoulos	Inspector	Canada	Montreal	+1 514 931 7859	+1 514 970 4201	giannopoulos_vincent@itf.org.uk
Juan Villalon Jones	Inspector	Chile	Valparaiso	+56 32 2217727	+56 992509565	villalon_juan@itf.org.uk
Miguel Sanchez	Inspector	Colombia	Barranquilla	+57 5 3795493	+57 310 657 3300	sanchez_miguel@itf.org.uk
Mario Sarac	Inspector	Croatia	Rijeka	385 51 325 349	+385 98 1775 729	sarac_mario@itf.org.uk
Milko Kronja	Inspector	Croatia	Sibenik	+385 22 200 320	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Predrag Brazzoduro	Coordinator	Croatia	Rijeka	+385 51 325 343	+385 98 211 960	brazzoduro_predrag@itf.org.uk
Romano Peric	Inspector	Croatia	Dubrovnik/Ploce	+385 20 418 992	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Jens Fage-Pedersen	Inspector	Denmark	Copenhagen	+45 36 36 55 94	+45 22 808188	fage-pedersen_jens@itf.org.uk
Morten Bach	Inspector	Denmark	Copenhagen	+45 88920355	+45 21649562	bach_morten@itf.org.uk
Talaat Elseify	Inspector	Egypt	Port Said	+20 66 3324 100	+20 10 1638402	elseify_talaat@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	Inspector	Estonia	Tallinn	+372 6116 392	+372 52 37 907	kuiv_jaanus@itf.org.uk
Heikki Karla	Inspector	Finland	Helsinki	+358 9 61520255	+358 40 4356 094	karla_heikki@itf.org.uk
Ippo Minkinen	Inspector	Finland	Helsinki	+358 9 615 20 253	+358 40 7286932	minkinen_ippo@itf.org.uk
Jan Örn	Assistant Coordinator	Finland	Turku	+358 9 613 110	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Kenneth Bengts	Coordinator	Finland	Helsinki	+358 9 615 20 258	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Corine Archambaud	Inspector	France	Le Havre	+33 235266373	+33 685522767	archambaud_corine@itf.org.uk
Geoffroy Lamade	Inspector	France	St Nazaire	+33 2 40 22 54 62	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk
Laure Tallonneau	Inspector	France	Brest	+33 2 98 85 21 65	+33 6 85 65 52 98	tallonneau_laure@itf.org.uk
Pascal Pouille	Coordinator	France	Dunkirk	+33 3 28 21 32 89	+33 3 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Yves Reynaud	Inspector	France	Marseille	+33 4 915 499 37	+33 6 07 68 16 34	reynaud_yves@itf.org.uk
Merab Chijavadze	Inspector	Georgia	Batumi	+995 5 222 70177	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Hamani Amadou	Inspector	Germany	Rostock	+49 381 670 0046	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Karin Friedrich	Inspector	Germany	Hamburg	+49 40 2800 6812	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Susan Linderkamp	Assistant Coordinator	Germany	Bremen	+49 421 330 33 33	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Sven Hemme	Inspector	Germany	Bremen	+49 471 92189209	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Ulf Christiansen	Inspector	Germany	Hamburg	+49 40 2800 6811	+49 171 64 12 694	christiansen_ulf@itf.org.uk
Darren Procter	Inspector	Great Britain	Southern England		+44 7949 246219	procter_darren@itf.org.uk
Liam Wilson	Inspector	Great Britain	Scotland	+44 1224 582 688	+44 7539 171323	wilson_liam@itf.org.uk
Paul Keenan	Inspector	Great Britain	N E England	+44 20 8989 6677	+44 7710 073880	keenan_paul@itf.org.uk
Tommy Molloy	Inspector	Great Britain	N W England	+44 151 639 8454	+44 776 418 2768	molloy_tommy@itf.org.uk
Costas Halas	Inspector	Greece	Piraeus	+30 210 411 6610/6604	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	Coordinator	Greece	Piraeus	+30 210 411 6610/6604	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Januario Jose Biague	Contact	Guinea-Bissau	Bissau	+245 95 5905895	+245 96 6605246	bia_januar@yahoo.com.br
Jason Lam Wai Hong	Inspector	Hong Kong, China/Hong Kong		+852 2541 8133	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	Inspector	Iceland	Reykjavik	+354 551 1915	+354 892 79 22	jonas@sjomenn.is
B V Ratnam	Inspector	India	Visakhapatnam	+91 8912 502 695 / 8912 552 592	+91 9 8481 980 25	ratnam_bv@itf.org.uk
Chinmoy Roy	Inspector	India	Kolkata	+91 33 2459 1312	+91 8300 43094	roy_chinmoy@itf.org.uk
K Sreekumar	Inspector	India	Chennai	+91 44 2522 3539	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Louis Gomes	Inspector	India	Mumbai	+91 22 2261 8368	+91 8080556373	gomes_louis@itf.org.uk
Mukesh Vasu	Inspector	India	Kandla	+91 2836 226 581	+91 94272 67843	vasu_mukesh@itf.org.uk
Narayan Adhikary	Inspector	India	Haldia	+91 3224 252203	+91 9434517316	Adhikary_Narayan@itf.org.uk
Thomas Sebastian	Inspector	India	Kochi	+91 484 2338249 / 2338476 / 2700503	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Ken Fleming	Coordinator	Ireland	Dublin	+353 1 85 86 317	+353 87 64 78636	fleming_ken@itf.org.uk
Michael Whelan	Inspector	Ireland	Dublin		+353 872501729	whelan_michael@itf.org.uk
Michael Schwartzman	Inspector	Israel	Haifa	+972 4 8512231	+972 54 4699282	schwartzman_michael@itf.org.uk
Bruno Nazzari	Inspector	Italy	Livorno	+39 (0) 586 072379	+39 335 612 9643	nazzari_bruno@itf.org.uk
Francesco Di Fiore	Coordinator	Italy	Genoa	+39 10 25 18 675	+39 33 1670 8367	difiore_francesco@itf.org.uk
Francesco Saitta	Inspector	Italy	Sicily	+39 91 321 745	+39 338 698 4978	saitta_francesco@itf.org.uk
Gianbattista Leoncini	Inspector	Italy	Taranto	+39 99 4707 555	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Katia Geissberger	Contact	Italy				Geissberger_Katia@itf.org.uk
Paolo Serrettiello	Inspector	Italy	Naples	+39 81 265021	+39 335 482 706	serrettiello_paolo@itf.org.uk
Paolo Siligato	Inspector	Italy	Trieste		+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Calixte Kodjara	Contact	Ivory Coast	San Pedro	+225 08 17 60 65		kodjara_calixte@itf.org.uk
Joachim Mel Djedje-Li	Inspector	Ivory Coast	Abidjan	+225 21 35 72 17	+225 07 88 00 83	Djedje_Joachim@itf.org.uk
Kape Hie	Contact	Ivory Coast	San Pedro		+225 47 05 36 32	hie_kape@itf.org.uk
Fusao Ohori	Coordinator	Japan	Tokyo	+81 3 5410 8320	+81 90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Shigeru Fujiki	Inspector	Japan	Chiba	+81 3 3735 0392	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Toshihiro Ame	Inspector	Japan	Osaka	+81 6 6616 5116	+81 90 4673 5671	ame_toshihiro@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	Inspector	Kenya	Mombasa	+254 41 2230027	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
Bae Jung Ho	Inspector	Korea	Busan	+82 51 463 4828	+82 10 3832 4628	bae_jh@itf.org.uk
Hye Kyung Kim	Coordinator	Korea	Busan	+82 51 469 0294	+82 10 5441 1232	kim_hk@itf.org.uk
Norbert Petrovskis	Inspector	Latvia	Riga	+371 67709242	+371 29215136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	Inspector	Lithuania	Klaipeda	+370 46 410447	+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Paul Falzon	Contact	Malta	Valletta	+356 79969670	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Diaz	Inspector	Mexico	Veracruz	+52 229 932 3023	+52 1 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Honorio Alberto Galvan Aguilar	Inspector	Mexico	Manzanillo	+52 22 99 32 83 23	+52 1 314 122 9212	galvan_honorio@itf.org.uk
Tomislav Markolović	Contact	Montenegro	Bar	+382 30 315 105	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk

世界中で船員を支援



ITF本部

ロンドン（英国）
Tel: +44 (0) 20 7403 2733
Email: mail@itf.org.uk

欧州運輸労連（ETF）

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

米州地域事務所

リオデジャネイロ（ブラジル）
Tel: +55 (21) 2223.0410
Email: itf_americas@itf.org.uk

ITFインスペクターの連絡先詳細はwww.itfglobal.org/seafarers/msg-contacts.cfm



氏名	役割	国	港	事務所	携帯電話	Eメール
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
Grahame McLaren	Inspector	New Zealand	Wellington	+64 4 801 7613	+64 21 292 1782	mclaren_grahame@itf.org.uk
Henry Akinrolabu	Inspector	Nigeria	Lagos	+234 803 835 9368	+234 803 835 9368	akinrolabu_henry@itf.org.uk
Angelica Gjestrum	Coordinator	Norway	Oslo	+47 22 82 58 24	+47 9 77 29 357	gjestrum_angelica@itf.org.uk
Erling C Ween	Inspector	Norway	Oslo	+47 22 825 825	+47 90 50 6084	ewee@sjomannsforbundet.no
Tore Steine	Inspector	Norway	Bergen	+47 55 23 00 59	+47 907 68 115	steine_tore@itf.org.uk
Truls M Vik Steder	Inspector	Norway	Porsgrunn	+47 35 54 82 40	+47 90 98 04 87	steder_truls@itf.org.uk
Yngve Lorentsen	Inspector	Norway	Tromsø	+47 (0) 77 69 93 46	+47 (0) 41401222	lorentsen_yngve@itf.org.uk
Luis Carlos Fruto	Inspector	Panama	Cristobal	+507 315 1904	+507 6617 8525	fruto_luis@itf.org.uk
Joselito Pedaria	Inspector	Philippines	Cebu City	+63 32 256 16 72	+63 920 9700 168	pedaria_joselito@itf.org.uk
Rodrigo Aguinaldo	Inspector	Philippines	Manila	+63 2 536 8287	+63 917 8111 763	aguinaldo_rodrigo@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	Inspector	Poland	Szczecin	+48 91 4239707	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
Grzegorz Daleki	Inspector	Poland	Gdynia/Gdansk	+48 58 6616096	+48 514 430 374	daleki_grzegorz@itf.org.uk
João de Deus Gomes Pires	Inspector	Portugal	Lisbon	+351 21 391 8181	+351 91 936 4885	pires_joao@itf.org.uk
Felipe Garcia Cortijo	Inspector	Puerto Rico	San Juan	+1 787 999 8130	+1 787 410 1344	garcia_felipe@itf.org.uk
Adrian Mihalcioiu	Inspector	Romania	Constanta	+40 241 618 587	+40 722 248 828	mihalcioiu_adrian@itf.org.uk
Kirill Pavlov	Inspector	Russia	St. Petersburg	+7 812 718 6380	+7 911 929 04 26	pavlov_kirill@itf.org.uk
Olga Ananina	Inspector	Russia	Novorossiysk	+7 8617 612556	+7 9887 621232	ananina_olga@itf.org.uk
Petr Osichansky	Inspector	Russia	Vladivostok	+7 4232 512 485	+7 914 790 6485	osichansky_petr@itf.org.uk
Sergey Fishov	Coordinator	Russia	St Petersburg	+7 812 718 6380	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Vadim Mamontov	Inspector	Russia	Kaliningrad	+7 4012 656 840/475	+7 9062 38 68 58	mamontov_vadim@itf.org.uk
Mouhamed Diagne	Contact	Senegal	Dakar	+221 775364071	+221 775364071	syndmarine@gmail.com
Seydina Keita	Contact	Senegal	Dakar	+221 776926408		fatima200817@live.fr
Daniel Tan Keng Hui	Contact	Singapore	Singapore	+65 6379 5660	+65 9616 5983	daniel_tan@seacare.com.sg
Gwee Guo Duan	Contact	Singapore	Singapore	+65 6390 1611	+65 9823 4979	duan_gwee@itf.org.uk
Cassiem Augustus	Inspector	South Africa	Cape Town	+27 21 461 9410	+27 82 773 6366	augustus_cassiem@itf.org.uk
Sprite Zungu	Coordinator	South Africa	Durban	+27 31 706 0036	+27 827 73 63 67	zungu_sprite@itf.org.uk
Gonzalo Galan Fernandez	Inspector	Spain	Las Palmas		+34 638809166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Joan Mas Garcia	Inspector	Spain	Barcelona	+34 93 481 27 66	+34 629 302 503	mas_joan@itf.org.uk
Jose M Ortega	Coordinator	Spain	Algeciras	+34 956 657 046	+34 699 436 503	ortega_jose@itf.org.uk
Juan Ramon Garcia	Inspector	Spain	Valencia	+34 96 367 06 45	+34 628 565 184	garcia_juan@itf.org.uk
Luz Baz	Inspector	Spain	Vigo	+34 986 221 177	+34 660 682 164	baz_luz@itf.org.uk
Mohamed Arrachedi	Inspector	Spain	Bilbao	+34 944 93 5659	+34 629 419 007	arrachedi_mohamed@itf.org.uk
Ranjan Perera	Inspector	Sri Lanka	Colombo	+94 112 583040	+94 773 147005	perera_ranjan@itf.org.uk
Annica Barning	Coordinator	Sweden	Stockholm		+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	Inspector	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
Goran Nilsson	Assistant Coordinator	Sweden	Gothenburg	+46 10 480 31 21	+46 76 100 65 12	nilsson_goran@itf.org.uk
Haakan Andre	Inspector	Sweden	Norrköping	+46 8 791 4100	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
Sven Save	Inspector	Sweden	Helsingborg		+46 70 57 49 713	save_sven@itf.org.uk
Sanders Chang	Inspector	Taiwan, China	Taichung	+886 2658 4514	+886 955 415 705	chang_sanders@itf.org.uk
Tse-Ting Tu	Inspector	Taiwan, China	Kaoshiung	+886 7 5212380	+886 988513979	tu_tse-ting@itf.org.uk
Franck Kokou Séyram Akpessi	Contact	Togo	Lome	+228 90 04 24 07	+228 99 50 53 35	paxhominibus@hotmail.com
Muzaffer Civelek	Inspector	Turkey	Istanbul	+90 216 4945175	+90 535 663 3124	civelek_muzaffer@itf.org.uk
Nataliya Yefrimenko	Inspector	Ukraine	Odessa	+380 482 429 901	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
Barbara Shipley	Inspector	United States of America	Baltimore/Norfolk	+1 757 622 1892	+1 202 412 8422	shipley_barbara@itf.org.uk
Dwayne Boudreaux	Coordinator	United States of America	New Orleans		+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Enrico Esopa	Coordinator	United States of America	New York	+1 201 434 6000 (ext 240)	+1 201 417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Jeff Engels	Coordinator	United States of America	Seattle - Tacoma	+1 360 379 4038	+1 206 331 2134	engels_jeff@itf.org.uk
John Metcalfe	Contact	United States of America	Portland, Maine - Boston	+1 207 785 4531	+1 207 691 5253	metcalfe_john@itf.org.uk
Lila Smith	Inspector	United States of America	Seattle - Tacoma	+1 206 533 0995	+1 206 818 1195	smith_lila@itf.org.uk
Martin D. Larson	Inspector	United States of America	Portland		+1 503 347 7775	larson_martin@itf.org.uk
Michael Baker	Contact	United States of America	Cleveland	+1 216 781 7816	+1 440 667 5031	baker_michael@itf.org.uk
Shwe Tun Aung	Inspector	United States of America	Houston	+1 713 659 5152	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Stefan Mueller-Dombois	Inspector	United States of America	LA - South California	+1 562 493 8714	+1 562 673 9786	mueller_stefan@itf.org.uk
Tony Sacco	Inspector	United States of America	Morehead City	+1 910 859 8222	+1 910 859 3153	sacco_tony@itf.org.uk
Tony Sasso	Inspector	United States of America	Port Canaveral	+1 321 784 0686	+1 321 258 8217	sasso_tony@itf.org.uk

争議行為を起こす前に これを読んでください!

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も異なります。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。

最初にするべき行動は、先ず、現地のITF代表に連絡することです。本誌の綴じ込み資料3～6頁に記載されている連絡先を参考にしてください。何らかの行動を取る前に、現地の助言を必ず得てください。

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決して忘れないでください。お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

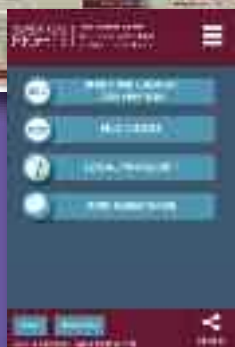
あなたの船が海難事故に巻き込まれた場合、船主、港湾当局、沿岸国、旗国、あるいは出身国による公正な処遇を確保するための国際的なガイドラインが存在することを知っておいて下さい。このガイドラインに基づくあなたの権利を理解しておくことが重要です。

- ・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。会社に連絡をとって下さい。それが難しい場合は、組合に助言と支援を求めて下さい。

詳しくは、www.itfglobal.org/fairtreatmentへ。

船員のためにより良い法的保護を勝ち取るには

2010年9月、パイオニア的なリサーチや教育と訓練を通じ、世界中の船員のために法的な保護を改善しようとシーフェアラー・ライツ・インターナショナル（SRI）が設置された。国際弁護士でSRIの創設者のディアドリ・フィッツパトリックがこれまでの進展について報告する。



船員の権利の前進は常に難しい課題となるだろう

他の産業にない海運産業の性質が複雑さを増している。概して海運産業は高度に規制緩和されている。船員は日常的に異なる国、地域、外国の司法管轄区に足を踏み入れるが、各国で規制の状況も大きく異なる可能性がある。それに加え、船主、船舶管理者、用船主、供給業者、マンニング会社、乗組員が関わっているので、責任の所在が途端に曖昧になってしまう。海事労働法制も複雑で、異なる様々な法律にまたがっており、船員が直面する法的な問題は遺棄、犯罪人扱い、海賊問題と多岐に渡っている。

まさにこの複雑さゆえに、船員の権利をより標準化された国際的枠組みの中や、地域レベル、国内レベルで促進していくために、ITF船員トラ

ストの援助を受けてSRIが設置された。

急速に変化するこの海運産業で船員の権利を促進する必要があるなど、実施した調査から船員が深刻な問題を抱えていることが判明した。我々の活動の重要な側面は、志を同じくする組織とともに意識向上キャンペーンを展開することで、そうすることで、規制や法律、政治的な戦略の変更を勢いづけ、海運業界で船員の権利を向上させ、業界の効率を上げることだ。

まず行ったプロジェクトの一つが、船員が犯罪人扱いされる問題だ。2011-2012年に大規模な調査を実施し、この調査から回答した3,480人の船員の大部分が犯罪人として訴えられることを恐れていることが分かった。SRIはこの結果を出版し、国際海事機関（IMO）に提示した。その結果、現在、各国レベルで

船員を犯罪人扱いから守るための権利を確保する作業が進行中だ。SRIはまた、刑事訴追に直面するような危険があった場合、どう対応するのが最善なのかについて船員を啓蒙するための映画も作成した。

SRIのオンライン資源であるウェブサイトや法律データベース、アプリなどには、船員やその代表者、学生、船員の支援者に向けた基本的な情報が豊富に含まれている。例えば、量が増えている法律関係の本や、法律ガイド、事実に関する資料、教育やリサーチなどの情報があり、遺棄、刑法、死亡と障害、人権、2006年海上労働条約などの不可欠な要素を包括している。SRIは船員と船員の代表者が必要な時にこうした情報を入手できるよう、その確保に努めている。

また、船員が法律面での支

援を必要とする場合、アプリを立ち上げるだけで、SRIが提携している、世界中で活躍するユニークな船員の権利を専門とする弁護士の連絡先が分かるようになっている。

最近実施したプロジェクトに、21世紀における漁船員の窮状に焦点をあてた、画期的な新しい書籍「漁業者と略奪者：海上での窃盗、奴隷状態、暴力」の出版の支援があった。

SRIは2016年にも引き続き、この書籍や他の根本的な活動を促進し、海で働く労働者の労働基準の改善に努めている。

SRIのウェブサイト、法律データベース、弁護士ネットワーク、SRIアプリのダウンロードは次のサイトからできる：

www.seafareresrights.org

船員の 保健と福祉を 優先課題に



求められる 幅広いサポート

ITFの調査の結果、船員はHIV-エイズを含む幅広い保健・福祉問題に関して、組合のサポートを望んでいることが分かった。ITFのアジフ・アルタフHIV-エイズ・コーディネーターが調査結果の概要を紹介する。

船員のHIV-エイズ感染率は他の労働者より高い。船員は長期間自宅を離れ、セックス・ワーカーが出入りすることの多い港湾エリアに頻繁に立ち寄る。保健関連の情報や医療サービスへのアクセスが難しい場合もあるだろう。また、どうしたらHIV-エイズに感染するのか、感染リスクを減らす方法などを知らない

こともあるだろう。

ITFは、主要船員供給国でHIV-エイズの啓蒙活動を強化する活動の一環として、船員のニーズや懸念を調査する中で、保健・福祉に関する質問を初めて取り入れた。

解答者は806人（うち女性46人）。内訳は、インド、マダガスカル、フィリピン、

ウクライナの職員・部員が615人、その他の国の船員が191人だった。

また、これとは別の調査に、世界30か国の34組合が回答し、多くの組合が組合員の健康やリスクに強い懸念を抱いていることが示された。

調査結果からは、多くの船員がHIV-エイズに関して不安を抱いており、感染リスクに関して正確な情報を伝達する必要性が判明した。例えば、ある国の船員の多くは、たとえ仕事に適正があったとしても、HIV感染者とは一緒に働きたくないと考えていた。

労働組合や政府や保健機関がHIV-エイズの啓蒙活動を始めてから30年以上が経過した今日においても、HIV-エイズに関する誤った思い込みが依然として存在する。例え

ば、フィリピンの回答者の41%は、エイズは治療できると信じている。また、ある船員供給国の回答者の46%は、飲食を通じてHIVに感染すると思込んでいる。

コンドームの使用についても考え方は様々である。フィリピンの回答者の72%が、コンドームは効果的だと回答した（これは事実である）が、インドは17%だった。しかし、インドの回答者の96%が、パートナーがHIVやその他の性病に感染していないことが定かでない場合は、コンドームを使用するべきだと回答している。

しかし、これらが実際の行動と一致しているわけではない。例えば、前回、通常のパートナー以外とセックスした時、コンドームを使用したと

回答したのは、フィリピン人回答者の41%だった。一方、インド人は88%だ。

HIV-エイズや保健関連の情報源は、新聞、雑誌、テレビの順で、特に、ウクライナやインドの船員は、その次に組合と回答している。フィリピンの船員は、船員センターがその次に来る。

体重、運動不足、飲酒について心配している船員も多い。

多くの船員が、長期間、自宅や家族から離れて暮らすことが問題だと回答している。また、船内で不安になったり、鬱になったりすることが時々あると回答した者も多い。同僚が鬱になったことがあると回答した船員が75%に達した労働供給国もあった。さらに衝撃的なのは、自

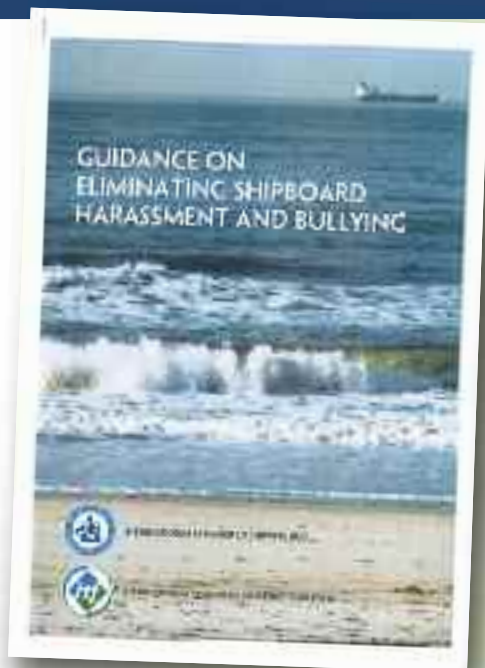
殺願望がある友人を知っていると回答した船員の割合は6%~41%に上った（国によって異なる）。

ITFは現在、加盟組合がHIV-エイズに関する偏見・差別や鬱や肥満の問題に対応できるよう、加盟組合のニーズに合わせた総合的な保健・福祉プログラム（HIV-エイズを含む）を開発している。乗船前の研修プログラムなども、要請があれば、実施する。

「船員福祉に関するビジョン—ITF加盟海事労組を対象とするHIV-エイズ、保健、福祉に関する調査」の結果詳細はITFウェブサイトへ www.itfglobal.org/media/819789/hiv_survey.pdf

船内のいじめをなくそう！

ITFと国際海運会議所（ICS）は、船内のいじめ・嫌がらせをなくすために、いじめ・嫌がらせの通報を促す手引書を作成した。ICSのナタリー・ショー雇用問題担当部長がこの手引書について詳しく説明する。



船内でいじめや嫌がらせを受ければ、身体的・精神的に深刻な影響が出るだろう。いじめや嫌がらせのせいで、仕事に対する意欲が低下したり、頻繁に病気を発症したりするかもしれない。そして、その影響はクルー全体に及ぶ。

労働環境が悪化し、組織面、経済面、法律面での影響が生じ、会社にとっても損害が発生する可能性がある。

ICSとITFが共同で船員のための手引書を作成した理由もここにある。手引書は、いじめや嫌がらせを直接受けた場合、あるいはそれらを目撃し

ICS/ITFのガイドラインは、いじめや嫌がらせに関する国際的な原則を採用しており、国際労働機関（ILO）にも承認されている。ILO事務局長は「2006年海上労働条約は、雇用や職業における差別排除の基本的権利を尊重する国内法規を整備する義務を加盟国に負わせている」と指摘する。

た場合は、速やかに会社に報告することを奨励している。いじめや嫌がらせに関する苦情を申し出た船員は、それが

女性船員の二大健康問題 関節痛とストレス

組合と福祉団体が共同実施した調査によると、女性船員にとっての最大の健康問題は、関節痛とストレスである。国際船員福利厚生支援ネットワーク (ISWAN) のカイトリン・ヴォーガンが詳しく報告する。

「この報告書は、より多くの女性に船員の職業を魅力的に感じてもらうために、船内環境をどのように改善したらよいかについて、適切に理解する必要性を訴えている。特に、比較的安価で、容易に実行可能な対策、つまり、秘密厳守、ストレス対策、保健情報の充実を重視している点を歓迎したい」

ITF海事コーディネーター
ジャクリーン・スミス

悪意に基づくものでない限り、サポートされることを求めている。

いじめや嫌がらせの形態は様々だ。言葉の暴力、不当な待遇、ネット上のいじめ、性差別は、身体的暴力と同じくらい人を傷つける。ボディ・ランゲージ、威嚇、軽蔑、侮辱などで、攻撃的姿勢を露わにする人もいるだろう。

身体的な攻撃は、あざ、切り傷、その他の外傷となって表れるので、通常、発見しやすい。しかし、嫌がらせやいじめによる心理的影響は、証明するのが非常に難しい。加害者は事実を否定あるいは歪

曲するかもしれない。

乗船期間は何週間、あるいは何か月にも及ぶ。船内の生活・労働環境一週りから孤立している、居室は狭く、他の部屋と近接している、休憩時間も職場から出られない等—を考えれば、嫌がらせやいじめが大きな問題となることは十分あり得る。

ITFと国際海運会議所 (ICS) が合同で作成した手引書は、ITFのウェブサイトで見ることができる。
www.itfglobal.org/media/1279810/harassment-guide.pdf

54か国の女性船員595人を対象とした調査によると、女性船員にとっての最大の健康問題は、関節・背中・肩の痛みと、ストレス・鬱・不安である。

このオンライン調査では、健康上の問題として、関節と背中・肩の痛みを挙げた回答者は約半数、ストレス・鬱・不安を挙げた回答者は43%だった。関節と背中・肩の痛みと回答した者の中には、クルーズ船の船員が最も多かった。これは、クルーズ船部門は、調査対象の部員の割合が最も高いことや、重い荷物を離れた場所に移動するという、肉体的にきつい仕事が多いことを反映しているのかもしれない。

しかし、クルーズ船部門と貨物・タンカー部門の両方を合わせても、ストレス・鬱・不安が健康問題のトップに挙げられた。最大の健康問題としてストレス・鬱・不安を挙げた船員の3分の1が、仕事に原因があると回答している。

また、回答者の約4割が、船内ではサニタリー・ボックス (汚物入れ) を利用できないと回答した。特に、タンカーに乗船する船員がこの問題に直面している。その他の健康上の問題としては、体重・肥満や生理痛が挙げられた。

船内の保健医療サービスの最大の問題点は、機密性の欠如であると感じられていることも判明した。このこともタンカーの船員に顕著だった。一方、船内でも港でも、保健

医療サービスの利用に何ら問題を感じていないと回答した船員も約半数いた。

また、回答者の半数以上が定期的な健康診断を歓迎すると回答した。

世界の125万人の船員のうち、1~2%が女性で、クルーズ船を主とする87,000隻に乗船しているとみられている。この調査によって、女性船員の労働環境は、機密性の確保、ストレス対策、健康・保健情報の提供等、簡単な対応策で改善できることが分かった。

調査報告書は最後に、より詳しい現状を把握するために、女性船員に幅広く意見を聴くことや、直接的かつ比較的容易な対応策を講じること—関節・背中・肩の痛みやメンタルヘルス、栄養、婦人科系の問題に関する女性専用の情報提供、全船舶にサニタリー・ボックスの設置、船内や世界中の港湾で生理用品の販売等—を勧告している。

ITF、ISWAN、国際海事健康協会 (IMHA)、船員病院ソサイエティー (SHS) の合同調査「女性船員の健康と福祉」は、ITFのウェブサイトで見ることができる。

www.itfglobal.org/media/1152793/women-seafarers-health-and-welfare-survey-.pdf

safety
first

船内安全衛生委員会

イングランド南部のダレン・プロクター ITF インспекターが、
20 年間の船員経験を踏まえながら、
船内安全衛生委員会の重要性について語る。

Come home safely, Daddy

船員という職業には多くの危険が伴う。船員の労働環境に内在する物理的、人間工学的、化学的、生物学的、心理的、社会的な要因が、事故、負傷、疾病を招くこともある。

職場に居住するという点で、船員の労働・生活環境は特殊だ。過酷な労働条件、孤独、長時間労働、過度のストレス・疲労に悩まされることもある。しかし、通常は、船員が危険な労働慣行に苦情を申し立てることはない。解雇されたり、ブラックリストに載せられたりすることを恐れるからだ。

ILO海上労働条約（MLC）は多くの船員に歓迎されている。しかし、私が査察した船舶のほとんどで、条約の履行に関して、明らかに問題が存在していた。MLCは、安全衛生委員会の設置を標準要件とし、5人以上が乗船する船舶には、船内安全衛生委員会の設置を義務づけている。しかし、ほとんどの船舶でこれがしっかりと実施されていない。船員の業務は増加の一途をたどる一方、会社は安全衛生に関する情報をほとんど提供せず、また、乗組員からも意見はほとんどでない。

船内安全衛生委員会の目的は、乗組員が協力して、安全意識の向上、船内の安全リスクの査定、船内および港内の安全文化の醸成に努めることである。

機能的な船内安全衛生委員会は、容易に達成できるだけ

でなく、全乗組員の利益にかなうものである。調理師であれ、船長であれ、自分や仲間の安全衛生や福祉に関心を持ち、契約上の保護規定を最大限に活かすことで、自分たちや将来の船員の船内生活にプラスの影響をもたらすことができる。

右側の囲み記事を見てほしい。あなたの船内でこれらのことが行われているだろうか？

海運産業に従事する全ての者－ITFインスペクター、船主、旗国、（書類や船内慣行を十分調査せずに海上労働証書を発行している）船級協会、ポートステート・コントロール、船員－は、安全衛生の向上・実施の義務および責任を有する。

世界の船員や労働組合は、安全基準を満たす、安全かつ安定した職場で働く権利を維持、獲得するために闘ってきた。

我々も、ITFインスペクターとして、査察する全ての船舶の安全衛生の向上のために、引き続き活動していく。国籍や職種に関わらず、全ての船員が無事に家族のもとに帰れるよう、全員で協力していくことが重要だ。

海運産業にも多数の悪徳業者が存在する。全ての船舶に最善慣行を構築するには、継続的な努力が不可欠だ。船員一人一人が、少しずつ、船内で行動を起こせば、必ず成果を上げることができるだろう。

船内安全衛生委員会に関する最善慣行ガイドライン

- ・（安全管理者ではない）乗組員代表を任命あるいは選出する。
- ・船長や船主と協力して、会社の安全方針や安全プログラムを実施する。安全衛生や福祉問題について船員が影響力を行使できる場を確保する。
- ・船内の安全衛生および労働条件に関する計画、管理、調整に関与する。船員の職業安全衛生（精神衛生を含む）にとって重要な予防対策に関与し、安全衛生問題を解決するための助言を行う。
- ・業務上の事故、負傷、疾病に関する調査、把握、分析に関与する。
- ・船長と相談しながら、再発防止策を提案し、その実施に関与する。
- ・船員保護のための安全衛生条項を常に最新化する。
- ・船内の労働条件をめぐる適切かつ必要な訓練および指示に関する基本原則策定に貢献する。
- ・安全手続きが遵守されているかを継続的に検査する。
- ・関連する職業安全衛生機関と協力する。
- ・乗組員を代表して、船長を通じて船主に意見を述べたり、勧告したりする。
- ・乗組員に影響が及ぶ安全衛生問題について協議し、適切な行動を取るとともに、安全・保護装置（救命機器を含む）について評価する。

MLCがもたらす 恩恵とは？

2006 年海上労働条約が発効してから 3 年になる。シーフェアラーズ・ブルテンでは、この条約がどれほどの恩恵を船員にもたらし、また今後もたらし得るのかについて考察する。



「船員とともに活動する中で、個人的に MLC で提供されている保護条項のいくつかを利用し、会社に必要な影響力を行使することができたケースがあった。MLC は非常に重要で、例えば、船員の連絡先の詳細な要件や船員の本国送還を受ける権利など、よく見られる事例を包括している」

ITF インспекター（カナダ）、ヴィンス・ジャンポウオス

MLC:改善したのか？

ITF 海事プロジェクト・キャンペーン責任者のケイティー・ヒギンボトムが MLC の活用経験に関するインスペクターの意見をまとめた。

海上労働条約（MLC）が発行して以降、船員の労働条件が改善されたかという点については、様々な意見が混在している。

ITFインスペクターの報告書からも、賃金未払い、雇用契約違反、基準以下の労働条件など、依然としておなじみの問題が存在することが伺える。パナマは断トツで最大の FOC登録国であり、MLCを2番目に批准した国でもあるが、パナマがらみの問題が最も多い。このことから、自国の旗を掲げている船舶に対して対応するだけの十分な資源をパナマが依然備えていないことが伺える。

また、賃金の問題になると一時しのぎ的なアプローチしかとらない日和見主義の船主も依然として多い。これはつまり、海運輸送チェーンに参加する誰かが賃金の支払いを遅らせれば、運航全体が崩壊し、乗組員のためのセーフティネットは存在しないことを意味する。MLCはそうした悪辣な企業を廃業に追い込むことが狙いだが、その狙い通りにMLCが実施されるためには、かなり入念なアプローチが必要になる。

海上労働証書の発給を受けている船舶は、ITF承認協約を結ぶ必要はないと主張する船主は、故意であろうとなかろうと、根本的にMLCの目的と、団体協約の違いが分かっていないことを示している。MLCはILO（国際労働機関）の条約で、ILOでは政労使の意見が取り入れられる。船員の基本的権利の保護を目指しつつ、柔軟性も高め、広く批准ができるようにし、かつ船主間の不当競争を防ごうとい

う、政労使の妥協の結果、合意された。

ITFを業界から排除したい船主は、これを機会にライバル会社より価格を下げようとしている。こういった船主は大抵、労働者に対して「君たちは良い使用者のもとで働いているから、組合なんて必要ないよね」というような輩だ。こういうことを言うこと自体、これが真実ではないことを物語っている。

一方、MLCの発効に起因する前向きな変化も見られている。

MLCの実施という任務のため、今ではITFインスペクター、ポートステート・コントロール査察官、旗国の代表者の間の連携が強化された。ITFインスペクターは賃金や協約関係の専門家として認識されている。また、多くの場合、三者はお互いに連携することの恩恵を感じている。

また、船員の間でも、意見を言い、MLCのもとに保障された権利を主張することができると意識が高まっている。MLCによって船員も、船員を代表するITFインスペクターも、人間らしい労働条件を求めるための国際的に認識された法的な根拠を得ることができた。

本当の意味で船員にとって大きな進歩となったのは、船員が遺棄された場合や、死亡時、長期の障害時における金銭上の保証の範囲を拡大する改正がMLCになされたことだ。この改正は2014年6月に合意され、2017年初頭には実施される予定だ。

旗国は船員が船主や企業から遺棄された場合、直接利用

することができる保険か、何らかの基金を設置することが義務化される。船員が遺棄後、本国送還されない、食糧が船内にない、船主が行方をくらませ、賃金が2か月支払われていないなどの場合には保険が支払われる。保険では、本国送還、食糧、水、燃料などの基本生活物資、最長4か月までの未払い賃金が賄われる。ならず者船主は責任逃れがしづくなり、旗国は自国に登録させる船舶についてもっと目を光らせざるを得なくなる。

契約上の権利の扱いに関する船主の責任に関する新たな措置は、受け取るべき物以下の物に甘んじるようにさせる圧力が船員にかかることを防ぐことが目的だ。評価のプロセスが必要な場合にも、一時的な支払いをすることが要件となるため、船員の窮状が緩和されるはずだ。遺棄に関する要件により、船員とその家族は直接的な支払い請求が可能になる。その際の連絡先詳細などがすぐ分かるように船内に通知しなければならない。

これからは、船員自らが自分たちの権利について専門家となり、実際に権利を主張していくことで、MLCを全面的に活用していくことが不可欠だ。

MLCの最新動向は以下のサイトを参照のこと：

www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention

ITFが船員を対象に作成したMLCガイドは下記のサイトで閲覧可能：

www.itfseafarers.org/files/seel-sodocs/40281/Seafarers-bill-of-rights.pdf

インド人船員への影響

インド船員組合（NUSI）のアブドゥルガニ・セラン事務局長兼財務部長が、MLCとILO185号条約が、今年、インドで発効した後、インド人船員にどのような影響を及ぼすか語った。

インドは主要海運国で、重要な海事労働供給国でもある。約12万5千人の現役のインド人船員がMLCの恩恵を受けることになる。

船舶は海上労働証書を携帯する必要がある、500総トン以上のインド籍外航船は、査察を受けた後、合格すれば証書の発給を受けられる。インドの領海に入る全ての外国船舶は査察を受け、船員の権利が保護されているかを調べられる。

MLCの基準A4.5(2)および(10)に従い、インド海事局（IMA）は船員のため、子供の誕生、負傷、死亡の3つの具体的な社会保障を設置し、2014年8月21日以降、実施されている。

女性船員は、最後の雇用契約終了から5年以内に生まれた第2子まで、一人につき250英ポンドを受け取ることができる。最後の契約終了から12か月以内に負傷が原因で恒久的に船員としては働けなくなったインド人船員には1,000英ポンドが支払われる。また、最後の契約終了から12か月以内に死亡した元船員の正当な保障金の受取人は、1,000英ポンドを受け取ることができる。

こうした福利制度は、IMAの指導のもと、NUSIも参画する船員福利基金が管理している。

内航海運で 国内船員の 雇用を守る

この 10 年で、有利な税制や安価な労働力、最低限の規制など、司法の及ぶ範囲を自由に選択することができるグローバル企業の力と影響力が増してきた。だからこそ、ITF は国内海運を維持するための法的措置を取っている国を全面的に支援している。単に株主のために収益を上げることを超え、自国民のために国内海運を確保し、熟練労働者の保持、海運産業の将来に向けディーセントな（人間らしい）雇用を維持するシステムであるカボタージュを何らかの形で採用している国は約 47 か国ある。しかし、このシステムは国内船員の雇用を犠牲にしても収益を追い求める船主からの脅威に晒されている。「シーフェアラズ・ブルテン」では、なぜカボタージュが重要なのかを 3 か国の例を挙げて解説する。

米国の経済と保安を守る

米国の貨物カボタージュ法は国の経済と保安に不可欠であり、海事組合はその存続のために闘いを続けていくだろうと、国際船員組合（SIU）のコミュニケーション部長、ジョーダン・P・ビスカルドが語る。

ジョーンズ法（米国の貨物カボタージュ法）は重要な仕事の源であり、米国では他に類を見ないほどの圧倒的な超党的支持を得ている法律だ。同法はまた、米軍の指導者からも強く支持されている。

権威あるプライスウォーターハウス・クーパーズ社の独立調査によると、ジョーンズ法は、船員や海運関係の陸上職として、約50万人の米国人の雇用を維持することに貢献している。これらの雇用やこれに関連する商業は毎年数百億ドルを米経済にもたらしている。

こうした雇用の多くは米国本土と国家安全保障にとって不可欠なものだ。米国が内航船を失えば、造船能力の大部分を失うことになるし、米国人船員の大部分を失うことになる。

軍隊の支援のために動員された内航船はほとんどないが、ジョーンズ法のもとに船舶に乗船する船員は、男女を問わず、軍事動員され得る。例えば、実際に民間人の船員が内航タンカーに乗船し、その年の後半に軍事物資を輸送するロールオン・ロールオフ船に乗り組むことはよくあ

る。また、内航船の多くは軍事利用に適しており、危機の際に利用されることもある。

米国は船員人材をこれ以上失う余裕はない。既に危機的な状況にあるからだ。国内カボタージュ法をいかなる形でも弱体化させることがあれば、国家の安全は深刻なまでに削がれることになる。米海運局のトップは海運産業で仕事を得て、雇用を維持し続けるためには、広範な訓練を必要とすると指摘している。一旦船員を辞めてしまった人が後にまた船に乗り組むケースはめったにない。

広範な支援を得ているにも関わらず、ジョーンズ法は、米海運産業に参入を企てる外国籍船の船主から定期的に攻撃されてきた。世界中で数十か国が海事カボタージュ法を維持しているにも関わらず、同法を保護主義的で時代遅れだと非難する者もいる。

経済的、安全保障的観点からみてもジョーンズ法は健全な政策だ。米国の海事組合とその支援者は常にカボタージュを推進し、この基本的な法律を今後も擁護していく。

カナダ人の海運職を守る

船員の雇用を守るため、カナダは米国と類似するカボタージュ法を採用しているとカナダ国際船員組合（カナダSIU）のジェームズ・ギブンは述べる。

カナダは海運国だ。世界の3つの海洋に面しており、海岸線は世界でも最長の24万4千キロに及ぶ。

人口3,570万人の海洋国として、カナダは平時、戦時を問わず、国際貿易と商業で重要な役割を果たしてきた。

カナダSIUは北米のSIUと提携している。私たちは世界で最良の訓練を受けた船員としての評判を誇らしく思っている。

五大湖周辺で運航するカナダやアメリカの内航船産業はミネソタと大西洋をつなぐセントローレンス川を拠点としている。セントローレンス川の海拔は五大湖の周辺で653フィートとなり、米国とカナダの政府代表が管理するセントローレンス海路当局のネットワークのように張り巡らされた閘門により、ナビゲーションが可能となる。

カナダは米国とともに、セントローレンス海路局の管理

と運営を行っており、米国の法律と同様の目的をもつ海事労働法をいくつか制定した。

カナダ水域やカナダの港間の海運業を規制し、カナダ人船員の雇用を守る必要があるため、このことはカボタージュにも当てはまる。カナダは内航海運法を制定したが、この法律では、カナダの港間の貨物輸送は全てカナダ市民が乗り組むカナダ籍船によって行われることが要件とされている。

適切な船舶が手に入らない場合、カナダ運輸省が例外的に外国籍船に許可を出さなければならぬ。

船員のために闘う コートジボワールの組合

SYMICOM労組のヨアキム・メル・ディジェデリは、コートジボワールの組合は自ら闘う選択をしたと述べる。

以前はコートジボワールの港間のカボタージュ航行や曳航は、自国籍船用に確保することができていたが、税関法と矛盾しない限り、互惠協定を結んでいる国の登録船が行うこともできた。

1968年にカボタージュを強化する新法が制定され、コートジボワールの二つの港の間の海運と曳航については、コートジボワール籍船に限られることになった。新法には、例外措置は公共事業・運輸省が許可した場合のみ許されると記されている。

今日まで状況は変わらないが、同法の例外措置の実施や規制なく我が国の内航海運に従事することが許されている船舶もある。キリバス籍船の「カバリー号」はアビジャン港とベドロ港の間のカボタージュ輸送を提供しているし、バヌアツ、マレーシア、ペリエズなど様々な国籍の補給船も沖合で運航している。

SYMICOM労組はこうした外国籍船にもコートジボワール人乗り組ませることが重要だと考える。海事局は組合の要請を受け、既存の規則を遵守するよう、関係する全ての船舶に要請した。

残念だが、船舶登録国の法律に従い、コートジボワールの法律に違反する船主が一部いる。そうした船主で悪名高いのはオフショア業界の米国籍船「タイドウォーター号」とシンガポール籍船の「エマス号」だ。その結果、コートジボワール人がこれらの船舶に乗り組むことは極めて難しくなっている。この例外は「カバリー号」で、同船の乗組員の75%がコートジボワール人であり、外国人船員は機関士だけだ。

法律・規則の実施を徹底し、コートジボワール人船員の雇用を守るため、SYMICOMや他の船員組合はこの問題を海事局に提起し続けていく。

船内のコミュニケーション

ITF 船員トラストは、船員の通信環境の改善を目指している。ヘンリー・ノーマン ITF 船員トラスト 総務次長がその活動を紹介する。

光ブロードバンド回線、4Gモバイルネットワーク、多種多様なアプリという今日の時代においては、超高速のオンライン通信が期待されている。

しかし、船内や港でのオンライン通信には多くの課題があり、船員は、我々が当たり前のように享受しているオンライン・サービスを限定的にしか利用できないという特種な環境に置かれている。

今や、船内でも、スマートフォンはライフジャケットと同じくらい不可欠な存在となっている。ITF船員トラストは、通信環境の整備は福祉と同じくらい重要な問題であり、介入が必要だと考えている。

船員トラスト等が実施したアンケートによると、インターネット接続環境の改善は船

員にとって明らかに重要な問題である。ITF船員トラストは常に活動の改善・向上に努めてきたが、活動の幅を広げ、求められる使命を果たすために、現在も様々なプロジェクトを検討している。インターネット接続の改善も、船員の皆さんの意見を聴き、優先課題として位置付けたところだ。

現在、港に停泊中の船内のインターネット接続を改善させるための最新Wi-Fiプロジェクトを試験的に実施している。ITFインスペクターが訪船の際に機器を持ち込み、船内に無料Wi-Fiゾーンを創出するものだ。

このプロジェクトがどのくらい効果的なのかを把握するためにも、ITFインスペクターは是非このプロジェクトに参加し、結果をトラストに報告してほしい。インターネッ

ト接続ができない船舶の通信環境を大幅に向上させることができるものと確信している。

ShoreLeave2.0は、ITF船員トラストのオフライン・アプリShoreLeaveの最新バージョンだ。利用した船員センターのレビューを投稿する機能や、Seafarers' Help（船員の支援）を利用するための連絡先を伝達する機能が新たに加わった。最新の衛星通信システムを利用できる場合でも、Wi-Fiが利用できない場合も多い。ShoreLeave等のオフライン・アプリは、一旦ダウンロードすれば、信頼できる情報サービスの利用が可能となる。

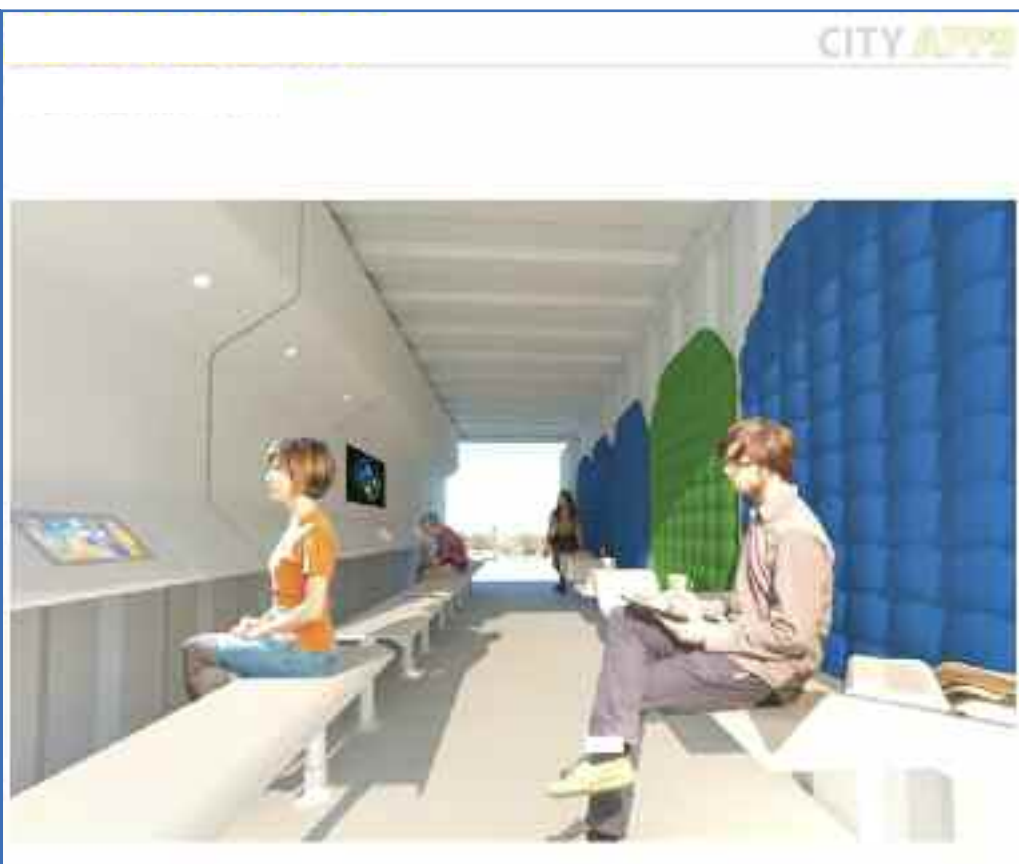
船員トラストの最も大胆な将来計画は、無人船員センターの整備だ。無人船員センターは既に存在するが、我々の計画は、既存のサービスが提

供されない僻地の港湾をターゲットに、無人船員センターを世界規模で展開することだ。これらの無人船員センターでは、タブレット端末があれば、インターネットに接続できるようにする。

Wi-Fiが港湾全体で利用可能になるまでの短期的な解決策であるものの、無人船員センターは、停泊時間が短い時にも家族と連絡を取ることができるという意味で、船員にとっての意義は大きい。

船員トラストは変化し続けている。よりプロフェッショナルに活動し、より喫緊の問題に対応していく。船内の通信環境は様々な課題の一つに過ぎない。これからも、ITF加盟組合、キリスト教系船員福祉団体、その他の福祉団体と協力しながら、変化を確実なものにしていきたい。

港に停泊中の船内のインターネット接続を改善させるための最新Wi-Fiプロジェクトを試験的に実施している。

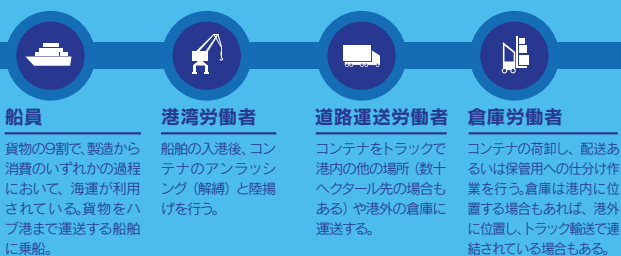




英国の組合の試験プログラム 産業ハブの組織化

産業の枠を超えた労組間協力は新しいコンセプトではない。船員組合と港湾労組は、労働条件と賃金の改善のために、百年以上も前から相互協力を続けている。ITFの産業ハブ・プログラムは、この労組間協力の体制を整え、労働者の集団の力をさらに活用することを目指していると、ジェマ・ウォーカー ITF 便宜港湾（POC）コミュニケーション担当部長は語る。

典型的な港湾ベースのサプライチェーン



「労働者として、また、組合員として、自分の産業の枠内にとどまり、枠の向こうの労働者に起こっている問題を無視することはできない」

ITF産業ハブ・プログラムの背景には、様々な産業部門の労働者が集中する地理的な場所が存在するという考え方がある。というのは、サプライチェーンというものは、これらのハブに通じており、部門別に労働者を線引きするよりも、ハブ周辺の労働者をまとめて組織する方が理に叶うからだ。

理論的には、学校でも、病院でも、工業団地でも、重要な場所は全て産業ハブになり得るが、このプログラムの試験段階においては、英国の港湾（フェリックストー、ハンバー、グランジマウス等）を産業ハブと位置付けている。

スコットランドのグランジマウス港について詳しく見てみよう。スコットランドの

GDPの約3割がこの場所を通過している。年間900万トンに及ぶ食料、建築資材、オイル、化学物資が15万個のコンテナで輸送される。ここには、船員、港湾労働者、トラック運転手のほか、石油精製、石油化学、オイルタンカー、倉庫、食品・飲料、製造、清掃、ケータリング等、実に多くの産業の労働者が集まっている。

このハブのモデルでは、これらの労働者が相互に支援し合い、使用者側の決定に対して集団で影響力を行使する。産別でも力を行使することはできるが、産業の枠を超えて結束すれば、より大きな力を発揮できるに違いない。

アイルランドのユナイト労組のポーラ・ブレナンは、2015年10月にグランジマウスで開催された産業ハブ研修に参加した。「労働者として、また、組合員として、自分の産業の枠内にとどまり、枠の向こうの労働者に起こっている問題を無視することはできない。お隣さんは我々と同じ問題を抱えているかもしれないし、我々を助けてくれ

るかもしれないのに、我々はそれに気付いていないのかもしれない。我々の使用者は、巨大な多国籍企業として、世界中に投資し、活動を拡げている。我々も同じようにする必要はある。産業および地理的な垣根をなくし、まとまりのあるグローバルな労働組合運動を築き上げなければならない。これこそ正に産業ハブプログラムが取り組んでいることだ」とポーラは言う。

ITF産業ハブ・プログラムを主導する英国のユナイト労組とITFの共催で実施されたこの研修には、ノルウェーのインダストリー・エネルギー労組やアイルランドのSIPTU労組、アメリカ鉄鋼労組（USA）も参加した。

他の地域（アラブ等）でプロジェクトを展開する計画もある。

産業ハブプログラムの詳細は www.itfhubs.org または #OurHubsへ。

www.youtube.com/watch?v=ptaWuRR8tRU で研修に参加した活動家の声を聴くことができる。



ラッシングは

ナイジェル・ヴィーンズ港湾部次長が、船員に港湾労働をさせないための ITF の運動の必要性について語る。

港湾労働者の仕事

「長時間シフトで疲れ果てているのに、船主がほんの数ドル節約するために、荷役を命じられる船員は珍しくない。安全性に対するリスクも高まる」と英国のITFインスペクター、ダレン・ロクターは語る。

港湾労働者は荷役の訓練を受けている。船員は受けていない。港湾荷役は最高水準の安全性が要求される専門的な仕事だ。

最も頻繁に発生するのは、不安定な貨物の荷振れや落下事故だ。作業中の労働者や付近の人々に重傷を負わせる可能性がある。だからこそ、労働者が適切に機器を操作し、リスクをしっかりと認識できるよう、訓練を施す必要がある。

落下貨物が作業員に接触すれば、手足の切断や、最悪の場合は死に至る可能性がある。また、荷振れによる貨物の接触は、頭部やその他に重度の鈍的外傷を引き起こす可能性がある。

そのため、ITFと姉妹組織の欧州運輸労連(ETF)は、欧州の港湾労組と共同でこの問題に取り組んでいる。

ITF協約に明記されているにもかかわらず（囲み記事参照）、欧州の港湾に入港する多くの船が、ITF加盟港湾労組の同意なしに、船員にラッシングをさせている。

そこで、ITFとETFは違反を繰り返す船を把握し、あらゆる荷役作業に港湾労働者を関与させようとしている。

ITFインスペクターもこの問題への関心を高めており、安全衛生に対するリスクを重要視している。

ITF協約を反故にしようとする企業に強い警告を発することができるよう、この運動に多くの労働者グループが加わることが期待される。

まずは欧州で運動を開始し、その後、世界の他の地域に拡大させていきたい。ドイツのVerdiや英国のユナイトの他、スウェーデンやノルウェー、フィンランドの交通運輸労組が運動を引っばっている。

ITFとETFは調整役で、できるだけ多くの組合に参加を呼びかけ、運動の強化を狙っている。

船員へのメッセージは明確だ。「港湾労働者の仕事はしないでもいい」。荷役作業を命じられたら、応じる前に、ITF 加盟組合から協約を見せてもらうように頼んでほしい。

ITF船員部会のトーマス・アブラハムソン合同副議長は、「この問題は、港湾労働者にとってだけでなく、船員にとっても重要だ。船員は港湾労働を押し付けられるべきでは

ない。日々の船内の業務量は十分すぎるほどある。経費削減のために、港湾労働まで船員に押し付けるのは間違っている。

伝統的に、港湾労働者と船員は、お互いに技術・経験を尊重し合い、労働条件向上のために支援し合ってきた。船員組合が勝利を収めるために、港湾労組が大きな役割を果たしてきた。今、港湾労組が船員の協力と連帯を必要としている。

本船にITF協約が締結されていたら、入港前後のラッシングを含む荷役作業をやる必要はない。危険だけでなく、長時間労働と疲労にさらされることになる。

ITF港湾部会のトーベン・シーボールド副議長は、「貨物の積み上げ・積み下ろしは、歴史的、伝統的に港湾労働者の仕事であるが、この仕事を疲れ切った船員にやらせようとする船社が増えている。我々はこれを許さない。船社には協約遵守を要求する」

ITF 協約の規定

船舶乗組員、もしくは会社との終身雇用または期間雇用を問わず乗船する者は、当該港湾労働者または ITF 加盟組合に事前に認められ、かつ、その作業に対して適切な補償を得る場合以外は、伝統的または歴史的に、港湾労働者が行ってきた荷捌きに関連する作業を実施してはならないものとする。本条文における荷捌きとは、以下の事項を含むが、これらに限るものではない。（積荷、揚荷、搬入、搬出、注水、トリミング、分類、仕分け、束積、荷解き、ユニット組み立ておよび解体といった本条文における荷役、および検数、検量、計測、容積出し、検査、受取り、監視、配送、見本抽出、封印、固縛、荷解きといった貨物および物品に関連する作業）

搾取される 漁船員

水産業に奴隷労働や人身売買、搾取がはびこっていることは知られているが、これほど蔓延しているとは、実に衝撃的だ。実態を知れば知るほど、問題の深刻さが浮かび上がってくる。遠洋漁船員は、政府や当局の目の届かないところで働いているため、特に虐待されやすい。シーフェアラズ・ブルテンが最近の事例や、搾取撲滅の取り組みについて報告する。

パプアニューギニア の漁場に潜む 奴隷漁船



AP通信は、1年に及ぶ調査を経て、水産業にはびこる残忍な人身売買と奴隷労働の実態を暴露した。インドネシアのベンジナ島周辺で奴隷労働により捕獲された魚介類がタイに送られ、米国の大手食品会社やベットフード会社のサプライチェーンに流されている。

ジャーナリストによると、奴隷労働に従事させられた漁船員は檻に入れられ、帰るあても無く数年にわたり拘束される。偽

の名前で会社の墓に埋葬された者も60人以上いるという。

これらの漁船員は、ミャンマー、カンボジア、ラオスなどからの貧しい移民で、タイにいい仕事があるからと騙されて連れてこられた人々だ。パスポートや身分証明書は取り上げられ、漁船に無理やり押し込まれると、「書類作成に600ドルほどかかっているの、3年間働いてもらう」と告げられる。

AP通信の報道をきっかけに、800人以上が救出され、本国送



写真: Chris Kelly

アイルランド 漁船の乗組員の 搾取をなくせ

ITFのケン・フレミング英国・アイルランド担当コーディネーターが、アイルランド水産業の現状を報告する。

ITFが、アイルランド漁船に乗り組む移民労働者の労働条件に関して、初めて警告を発したのは2008年だった。政府や業界は見えて見ぬふりだった。かつて、英国のガーディアン紙の協力を得ながら、タイのエビ養殖業の奴隷労働の実態を暴露したことがあつ

たため、再び、ガーディアン紙に連絡を取った。同紙のジャーナリストは、1年間の調査を経て、不法滞在のアフリカ系・アジア系移民労働者がアイルランドのトロール漁船で、安価な労働力として利用されている実態を掴んだ。漁船員らの証言によると、船長の許可が出るまで、船内にずっと閉じ込められたままだったり、アイルランドの最低賃金の半額以下で働かされたりなど、数々の虐待が行われていたという。また、睡眠時間は数時間しか与えられず、昼夜働き続け、休日もなかったらしい。

2015年11月2日のガーディアン紙でこのことが報道されると、アイルランド政府は直ちにハイレベルのタスクフォースを設置した。このタスクフォースは、ITFや業界関係者から証拠を集めると、12月14日発表の報告書において、移民労働者の搾取撲滅のために新たな制度を設けることを勧告した。例えば、欧州経済領域（EEA）外の漁船員のための特別就労許可書の

導入や、雇用の権利に関する国内法やEU法に則った雇用契約を全ての労働者と締結する責任を雇用主に負わせることなどである。

これらの勧告は歓迎するが、こういった制度も、効果的な実施・監督体制がなければ何の意味もない。新制度を管轄する省庁のほとんどが、旧制度の管轄省庁と同一ある点も懸念される。今度こそ、正しい方向に向かわなければならない。

ガーディアン紙の記事
www.theguardian.com/globaldevelopment/2015/nov/02/revealed-trafficked-migrant-workersabused-in-irish-fishing-industry

アイルランド政府のタスクフォースの報告書
www.agriculture.gov.ie/media/migration/publications/2015/TaskForceReport141215.pdf

還された。また、人身売買に関与した疑いで7人が逮捕された。しかし、警察当局がベンジナ島に到着する前に、トロール漁船34隻が逃亡した。それぞれに20人もが乗っていたという。

AP通信は2015年末に、目撃証言や衛生写真、公記録を頼りに、パプアニューギニア西部の狭い海峡で、逃亡漁船の居場所を追跡した。当局も空から漁場を搜索し、数隻の船舶を拘束、タイ所有のプリスフル・リーフアー号の漁船員8人を救出、本国送還した。パプアニューギニア当局が奴隷労働の容疑で船舶を拘束したのは、これが初めてだった。

一方、逃亡漁船の行方は依然として分からずじまいだったが、インドネシア当局は、操業者がプサカ・ベンジナ・リソース（PBR）社—シーフード業者大手とタイおよびインドネシアの企業家とのベンチャー企業—であることを突き止めた。会計

記録によると、PBR社は船社のシルバー・シー・フィッシュリー社との取引で多額の利益を上げていた。ベンジナ島周辺で奴隷労働により捕獲された漁獲物は、シルバー・シー・フィッシュリー社の船舶に積み替えられ、タイに運搬されるのだ。

2015年12月下旬、AP通信は、衛生写真を使って、シルバー・シー2号がトロール漁船と取引していることを掴んだ。トロール漁船の労働者の救出が実現するかどうかはまだ分からない。

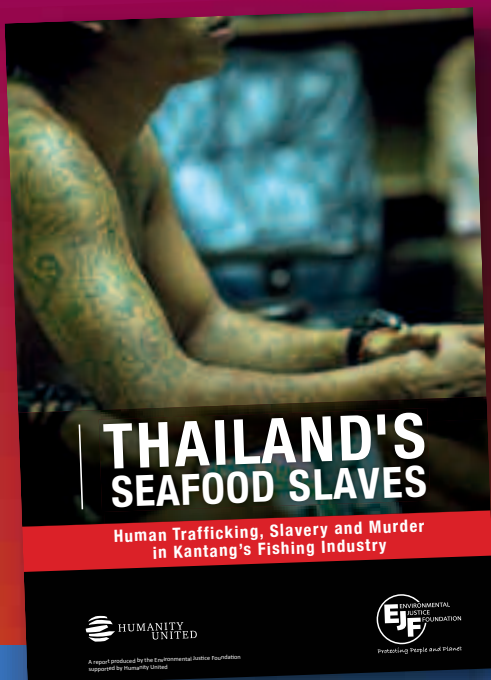
詳しくはこちらへ。
www.bigstory.ap.org/article/43d910ad09784c6ab019013bc1e2d348/ap-investigation-prompts-new-round-slave-rescues
www.telegraph.co.uk/news/worldnews/australiaandthepacific/papuanewguinea/11765597/Slaveboats-tracked-by-satellite-to-Papua-New-Guinea-fishinggrounds.html

人身売買を阻止するために 港に注目

港は強制労働や性搾取を目的とする人身売買の中継地点となる。そのため、水産業や海運業の人身売買を阻止するためには、港湾対策に力を入れる必要がある、と船員福祉団体のアポストロシップ・オブ・ザ・シー（AoS）は指摘する。

AoSは、そのグローバルなネットワークを活用して、政府や旗国、港湾当局、沿岸警備隊に対して、港で漁船の査察を強化し、漁船員の人権・労働権に関する国際規則・条約を厳格に実施するように、要請している。

COANET—キリスト教諸派と協力しながら人身売買撲滅と被害者支援活動を行う団体の世界的なネットワークも、水産会社、NGO、消費者団体と協力しながら、水産会社に対して、強制労働に関与しているサプライヤーを使用しないことや、サプライヤーとの契約に人身売買を非難するガイドラインや方針を盛り込ませることを要請している。



今すぐ行動を タイへの圧力高まる

本誌は昨年、タイ水産業の奴隷労働を暴露する新聞記事を紹介した。衝撃的なのは、今もあちこちで虐待が続いていることだ。

環境の正義財団（EJF）が2015年11月に発表した報告書「タイの水産奴隷」は、水産業の人身売買や強制労働の問題を取り上げ、官民がこれらの問題にしっかりと対応できていない実態を報告した。EJFが2013年に調査した会社では、依然として、違法・無報告・無規制（IUU）漁業、奴隷労働、拷問、殺人が行われていることが判明した。EJFが詳しい証拠をタイ当局に提出したところ、2015年10月下旬にブーンラップ・フィッシング社の漁船員12人が救出され、11月には同社のオーナーと関係者7人が逮捕された。

ITFはソンクラーク港を訪れ、これらの漁船に乗り組む労働者が、しばしば賃金なしで、医療措置すら施されることなく、長期契約で働かされていることを知った。彼らは、保護服も与えられず、狭く危険な空間で生活させられていた。エンジンの上の狭い場所で眠られ、排煙を隔てるものは何もなく。隣には、唯一の調理場として利用されているかまどがあった。

ITF・IUU水産プログラム・アシスタントのニコラ・スミスは、「これらの虐待をめぐり、タイ政府に対する圧力が高まっている。今回の視察を受け、より大規模な詳しい調査を実施し、確固たる証拠集めを行っていくこととしたい。目指すところは、業界の制度的改革を実現し、利益を生み出している労働者に対する責任をしっかりと果たさせるしくみを整えることである」と述べた。

EJFの取り組みの詳細は、www.ejfoundation.org/500.shtmlへ



ロシア人漁船員の現実

人身売買や奴隷労働とは違うかもしれないが、ロシア人漁船員が直面している問題は実に深刻だ。ウラジオストクのピーター・オシ chansキーITFインスペクターが報告する。

ロシア人漁船員の苦難には3つの原因がある。賃金構造、外国籍船、密漁だ。

雇用契約上のロシア人漁船員の賃金は、スズメの涙ほどでしかないことが多い。このわずかな賃金を出来高払いで補うシステムになっている。しかし、この出来高払いは、漁獲量や魚価に左右されるばかりか、船主と契約を結ぶ外国の投資家により、市価よりも安価で購入される場合もある。賃金をめぐる労使紛争が発生したとしても、雇用関係が曖昧で、書類も不明確なため、苦情を申し立てるなど、ほとんど不可能だ。

このような状況は、外国籍船の場合、さらに複雑となる。船主はロシア連邦に登録されておらず、操業許可書をもたない代理店が船主の代わりに雇用契約を締結する。このような場合、船主も代理店も国内法上の責任を問われず、正当な賃金の支払いも免れる。

密漁船の場合は、さらに状況が悪化する。賃金が払われること自体が稀だからだ。

船が拘束されれば、通常、船主は行方をくらまし、船員は遺棄され、苦境に立たされる。

ここ5年間、ロシアでは数々のIUU漁業対策が実施されてきた。2010年には、IUU漁業の防止、抑制、廃絶のための国連食糧農業機関（FAO）寄港国措置協定に署名した。この協定は、旗国に貨物の管理義務を負わせ、合法的漁業の収入を守ろうとするものである。

密貿易のルートを断つために、日本、北朝鮮、韓国、中国、カンボジアと二国間協定も締結した。これらの対策の甲斐あって、ほとんどのFOC密漁船がロシアの排他的経済水域（EEZ）から姿を消した。しかし、密漁者はまた別の漁場や闇ルートを開拓しているだけではないかと懸念されている。

漁獲物だけでなく、漁船員の労働条件を守るために、アジア太平洋地域の海事当局が監視・協力体制を強化する必要があることは明らかだ。

ロシア人漁船員に対する私からのメッセージは簡単だ。「雇用契約を注意深く読むこと。そして、あなたが働く場所の管轄権について理解し、IUU漁業との関係を避けること。そうでないと、無防備な漁獲物と同じように、あなた自身が搾取される」



目に見えない話を見せる

これらの見事な写真は、オーストラリアの BIG hArt 社主催「ブルー・エンジェル」プロジェクトの一環として公開されたものである。



「ブルー・エンジェル」プロジェクトは、船や港湾に関する話を展示やショー、資料、メディア、ソーシャル・メディアを通じて世界に発信し、目にする事のない船員の経験、特に、頻繁に発生する搾取の問題に世の中の関心を集めることを目的としている。

船員の肖像画や写真とそれに添えられた彼らの身の上話は、外からは見えにくい船員の世界を明確に伝えている。このプロジェクトは、オ

ランダ、フィリピン、オーストラリア、中国、英国などの船員と直接、接触した上で、実施された。

オーストラリアの優れたアーティスト4名が23点の船員の肖像画を作成し、写真家3名が（現在は廃船となっている）ブリティッシュ・ロイヤルティ号乗組員の力強い姿を撮影した。これらの肖像画や写真は、ソーシャル・メディアで話題となり、世界中の何十万人もの人々に関覧された。最近では、オーストラリ

アで最も有名な肖像画章を受章した。

このプロジェクトは、公正で倫理的な海運を追及する、BIGhARTと海運業界共同の長期的活動の一環である。

BIGhARTは、このプロジェクトで紹介する話、特に、女性船員、外航船員、船員の妻・夫・家族に関する話を募集している。海事技術に優れ、創造的なキャリアを追及する船員の話も募集している。詳しくは、www.blueangel.bighart.orgへ。



クリックひとつで
船員のための情報や
アドバイスが入手できる

www.itfseafarers.org

**英語、中国語、
ロシア語、スペイン語で
閲覧可能**

船員のための信頼できる情報サイト

- * 自分の権利について学ぼう
- * 助けが必要なときにどうしたらよいかを学ぼう
- * 組合がしてくれることを知ろう
- * ITFに連絡しよう

**船員のための無料アプリを
ダウンロードしよう**

- * オフラインアプリ「Shore Leave 2.0」: 港の送迎サービスや船員センターの連絡先
- * 「ITF Seafarers App」: 本船の情報やITFインスペクターの所在地
- * ITFに連絡しよう



その他の情報サイト

- * 船員に関する最新ニュースをフォローし、ツイートしよう #itfseafarers
- * ITFや組合の一般的なニュースは @ITFglobalunion
www.facebook.com/ITFglobal

**あなたの権利 • 海事ニュース • ITFへの連絡先
賃金・雇用・安全に関するアドバイス • 船舶情報 • 港湾情報
FOC • インスペクターのブログ • 船員トーク • フォーラム**