



シーフェアラーズ ブルテン

No.31/2017

国際運輸労連(ITF)



海技は国の宝

便宜置籍船 (FOC) の世界

改正MLC－遺棄船員保護規定

ITFに支援を求めるには一綴じ込み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

現場最前線レポート

9-11

組合の活動

ウクライナ、ミャンマー、
アルジェリア

12-15

雇用を守れ

カボタージュ

16-17

海上の脅威

海賊と密航者

18

プロフィール

草分け的なナビゲーション・オフィサー

綴じ込み8
頁の案内書

ITFの連絡先と
アドバイス

19-21

健康と幸福

ストレスと鬱

22-24

FOCとグロ
ーバル化

知られざる
FOC船の世界

25-26

改正MLC

遺棄船員保護規定

27-28

業界の動向

船舶の自動化

29

健康増進

10の秘訣

30-31

港湾労働者

ラッシングと安全衛生

32-34

水産

見え始めた希望の兆し？

35

ハブ

アルジェリアの
労働者の結集

国際運輸労連（ITF）は約150か国、700組合の交通運輸労働者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、世界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。世界の港湾に137人のインスペクターやFOCキャンペーン担当者を配置している。

シーフェアラーズ・ブルテン No.31/2017

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。

表紙写真：Jorgen Sprang/ISWAN

ようこそ



2016年4月にパナマ文書が発表されたことで、強欲な企業の租税回避行為が露呈しました。しかし、便宜置籍（FOC）制度のもと、船主が複雑な所有構造を通じ、規制や責任を逃れるという同様の慣行が海運界ではひっそりと長らく行われてきました。今年のシーフェアラズ・ブルテンでは、2つの特集記事でこの問題を検証し、FOC船に乗り組む船員が支払う人的な代償に焦点をあてます。

今号では、国内で船員の技術と海運産業の雇用を守る重要性、すなわちカボタージュの名で知られるしくみを今一度振り返ります。また、多くの国で組合が今、直面している問題や、希望とインスピレーションに富んだ勝利の物語も紹介していきます。

さらに、船員が港湾労働者の仕事をさせられることの真の危険性についても取り上げ、そのような場面に遭遇した際に、どこに報告すればよいかについて情報を提供します。港湾労働については、職業安全衛生の問題で使用者が採用してきたトップダウンのアプローチが労働者の期待に添えていないという新たな研究結果が出ています。労働者をよりよく守るための参加型のアプローチが求められています。

また、遺棄船員について、海上労働条約で新たに重要な保護措置が規定されたことも注視すべきでしょう。船員の皆さんはトラブルに遭った際、迅速な行動が必要になりますので、関連記事をよく読んでおいてください。

若く活力あふれる船舶職員、シンシア・ダイアスについての紹介記事もあります。ダイアスは他の何千人もの若き組合活動家とともに、交通運輸産業の労働運動の将来を担っています。

もちろん、例年通り、必要な支援をどのように受ければよいかについて記した折り込み式のガイドブックも掲載しています。

今回も、皆さんのために日々運動し、勝利を収めてきた組合やITFインスペクターについての前向きな記事をたくさん用意しています。船員の搾取や虐待の例は枚挙に皆さんが違がありませんが、特に水産業界で顕著です。この雑誌を通じ、皆さんと皆さんの権利を守る最善の方法は、皆さんが組合に加入し、ITFファミリーの一員になることであるというメッセージを読み取って頂ければ幸いです。

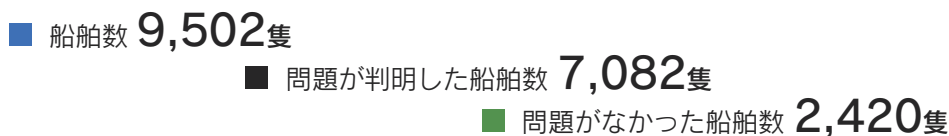
ITF書記長

スティーブ・コットン

数字に見るFOCキャンペーン

ITFの査察

ITFが査察した船舶の数（本誌発行時点）



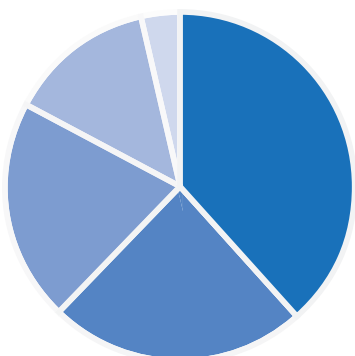
ITFが回収した未払賃金総額

（本誌発行時点）



査察で判明した問題上位5種

（本誌発行時点）



ITF協約の対象となる船舶と船員の数

（本誌発行時点）

309,909人
対象船員



12,056人
ITF協約数



現場最前線 レポート



疲労で倒れた船員が 港湾労働者の仕事をするリスク

船員が疲労で倒れ、危うく命を落としそうになったところを目の当たりにしたクリスチャン・ローズITFインスペクター。船員が港湾労働者の仕事をするこの危険性を警告する。

2016年9月初旬、エルブフィーダー号の乗組員の一人が疲労で倒れたとの連絡を受け、ベルギーのITFインスペクターらが他の乗組員を船内に召集、船員が港湾労働者の仕事をするこの危険性を警告した。

同時に、倒れた船員の命を救うべく、112番通報し、救急車を呼ぶとともに、除細動器等の救急処置の手伝いをしてもらうために、ターミナルから港湾労働者を呼び寄せた。船内に駆け付けた救急隊員は、これらの行動を振り返り、迅速な行動が救命のチャンスを高めたこと、ITFインスペクターらの対応を称賛した。倒れた船員は6日間の入院の後、本国に送還された。

乗組員らによると、倒れた船員は28時間、忙しくしてい

た。これを聞いたITFは調査のために再度、船内に乗り込んだ。すると、エルブフィーダー号乗組員は寄港地でラッシングを命じられていたことが判明した。これはつまり、港でリラックスしたり、上陸休暇を楽しんだり、家族に連絡したりする時間は僅かしかなく、通常は寄港中の自由時間に行うはずの洗濯等の日常作業も休憩までに終わらせておかねばならないことを意味していた。

14時間シフトに就かされることも多く、毎月保障されている時間外手当分の103時間を100時間も上回る時間外労働を強いられ、月間労働時間が375時間に達する者もいた。これは明らかにMLC違反である。プレッシャーから、ビタミン剤で仕事を乗りきろうとしていた者も

いた。

今は労働時間を監視するコンピューター・プログラムが存在するため、恒常的な長時間労働を記録することは不可能である。制限を上回る労働時間は、修正しないと保存できないようになっている。エルブフィーダー号では、国際基準を遵守しているように装うため、労働時間や休憩時間が操作されていた。

驚いたことに、エルブフィーダー号の管理者は、部員の労働時間を減らすためにカデットを乗船させると言っていた。カデットは訓練生であり、安価な労働力として利用されるべきではない。■



乗組員の賃金未払い 判事が本船に乗り 込んで状況視察

サントス（ブラジル）のレニアルド・デ・フレイタスITFインスペクターが目の当たりにした前例のない判事の行動とは？

トルコ所有、マルタ籍のケミカル・タンカー、チェン・バイオレット号は、トルコ人乗組員の賃金未払いを理由に、運搬中の貨物とともに差し押さえられた。

2016年7月、遺棄されたチェン・バイオレット号の乗組員が、マカエ（ブラジル）の労働裁判所に賃金未払い問題を提訴した時、彼らは通常の審理が行われるものと思っていた。しかし、クロード・ピクター判事は驚きの行動に出た。

審理を中断し、乗組員の問題をよく理解するために、ペトロプラス・ターミナルに停泊中の本船視察を決めたのだ。

判事は、乗組員、弁護士、港湾当局、警察、チャーターと共に、本船のあらゆる設備—ギャレー、ブリッジ、エンジンルーム等—を視察した後、船長室で審理を継続することにした。

判事は、乗組員と船長の2か月分の未払賃金、約10万ドルの支払いと彼らの本国送還をチャーターのペトロプラス社に命じた。これらは7月に実現した。さらに、本船を売却し、乗組員の未払賃金3カ月分+慰謝料（総額85万ドル）を支払うように命じた。11月に予定されている次回の審理で、これらの支払い期日が確定する。■

セウタからの脱出

スペインのホセ・マニエル・オルテガITFコーディネーターが、未払賃金回収の闘いについて報告する。



北アフリカに存在するスペインの飛地領、セウタに停泊中のタグの乗組員

イタリア所有、ポルトガル籍のインディペンス号は、インドネシア人乗組員6人とウクライナ人乗組員2人を乗せて、2016年2月にセウタに到着した。船主は財政難を理由に、4か月間も乗組員に賃金を支払っていなかった。乗組員は帰国を切望し、1日でも早くセウタから脱出することを願っていた。

慈善団体のホワイトクロスが生鮮食料品や総菜を提供し、赤十字が高血圧やストレスを抱える乗組員のために医療支援を行った。

そして5月に下船が実現した。スペインのインドネシア大使館がインドネシア人乗組員の本国送還を手配し、ITFがウクライナ人乗組員の本国送還を調整した。

総額約16万ドルの未払賃金は未だに支払われていない。タグは差し押さえられている。裁判所がタグの競売を命じ、未払賃金が支払われることが期待される。■

賃金未払いの 危険な船 ITFが乗組員を支援

K・スクリーマーITFインスペクターは、船内で負傷した乗組員を発見し、驚愕した。

チッタゴンで 遺棄されて

ITF、現地の組合、福祉団体が遺棄船員の窮状を緩和しようと努めている、とITFインスペクターで船員支援係のオレグ・ロマニユクは語る。

2016年9月30日、ITFは石油タンカー「ファデル・E・ラバイ号」の18名強の乗組員と4名のウォッチマン（警備員）が、チッタゴンで船主のエデンライン社によって遺棄された。船員たちは新鮮な飲み水や食糧を殆ど与えられず、賃金は5か月間支払われていなかった。

ITFはすぐさまバングラデシュ海運省長官に行動を起こすよう要請した。海運省がパナマ籍船の契約締結と解除を一時停止したことで、船員が事実上、人質に取られた形になったからだ。

10月5日に船員福祉団体、マンニング会社、労働組合、船舶管理会社から代表者が集まり会合を持ったが、その際、エデンラインが船舶と船舶管理会社の両方を切り捨てたことが分かった。約12万8千ドルに上る未払い賃金を回

収するには、裁判所が同船を差し押さえ、競売にかけられなかった。船長と乗組員は10月10日に海事裁判所に本件を提訴し、現在、裁判所の判決を待っている。

港湾当局はファデル・E・ラバイ号に新鮮な飲み水を提供したが、支払いをしてもらえない限り、これ以上の物資の提供はできないと言っていた。そこで、ITFが乗組員に仮払いをし、下船、賃金の支払い、本国送還を待つ間の食糧や飲み水の支払いができるよう取り計らった。

ITFと国際海運会議所は、この問題に関して、旗国行政の責任を追及している。現在、パナマの海運局が寄港国に連絡し。乗組員の支援に乗り出している。一方、ITFは船員の遺棄の問題に関する報告書をILO（国際労働機関）に提出した。■

イエメンで火災にあって



戦争で破壊された国、イエメンで働くことは、船員と組合にとって困難を極めるとスペインのビルボアを拠点に活躍するモハメド・アラチェディITFインスペクターは語る。

パナマ籍船の石油タンカー「ナジュディアー号」が2016年4月24日にマクラに到着した際、同船の乗組員はドバイを本拠とするプライム・タンカー社と荷主の間の諍いに巻き込まれていた。

乗組員はパスポートを取り上げられ、拳銃で武装した警備員4名が船に乗り込んできた。

2か月にわたり、16人のインド人船員は食糧、飲み水、燃料、医薬品の不足に耐えなければならなかった。料理もできず、エアコンもなく、病気の治療を受けることも拒否された。停電のため、ITFやインド大使館が提供した新鮮な食糧もすぐにダメになってしまった。おまけに近くでは爆撃音が聞こえていた。

ITFは同船に関係する全ての人々に圧力をかけ、地元のマスコミにこの問題を取り上げてもらった。インド大使館とイエメンの市民団体が医療面でサポートしてくれたし、地元の組合、エデン・コンテナターミナル労働委員会からも連帯が寄せられた。

最終的に、会社は燃料と食糧を提供し、3月、4月の未払い賃金、計48,700米ドルを支払った。その後、本船の接岸が許可され、船員7人は病院に行った。

ナジュディアー号は6月23日にイエメンの港を出港し、アラブ首長国連邦のハマリヤに入港した際、会社が未払い賃金全額にあたる79,360米ドルを支払った。また、送還費用については会社が負担を減らしはしたものの、精神的に病んでいた10名の乗組員を本国送還することができた。■



2016年6月、私たちはインドのチェンナイでばら積み船のカラーガック号に上船し、グルジア、インド、トルコ、ウクライナ出身の船員21人に会った。彼らは3か月間、賃金を支払われていなかった。

また、トルコ所有のあるパナマ籍船では、バラスト水管理と水位検知システム、火災報知器、ナビゲーション機器、救命ボートに欠陥が見つかった。このような状態は明らかに2006年海上労働条約

違反であった。乗組から聞いた、船員の命が脅かされ、一部の船員が負傷した2つの事件にショックを受けた。

ITFと地元の船員共同体の牧師がこれらの欠陥について報告したことを受け、マドラス高等裁判所はカラーガック号を差し押さえた。裁判所では、乗組員たちの未払い賃金が59,000米ドルに及んでいることが明らかになった。

未払い賃金を回収した後、9名の乗組員が本国送還さ

れ、新たに9名のインド人船員が乗船し、もともとの乗組員全員が契約終了となった。残りの欠陥についても対応がなされたため、9月に入り、カラーガック号はチェンナイを出港した。同船がサララ・オマーン港に入港するのと時を同じくして、海のと真ん中でエンジンが故障し、賃金も支払われていないという、また別の苦情の連絡がインド人船員から入った。■



英国で遺棄船員の支援に勝利

英国とアイルランドのITFコーディネーター、ケン・フレミングが英国の港で事実上、遺棄された2隻の船舶に乗り組むインド人船員を、ITFインスペクターがいかに支援したか語る。



2016年6月、スコットランドのアバディーンでインド所有、インド籍のマラヴィヤ・セブン号を通常の査察の一環で査察した際、15名の乗組員が少なくとも過去4か月間賃金を受け取っていないことが判明した。同じ会社の船舶、マラヴィヤ・トウェンティ号をグレート・ヤーマスでフォローアップのために査察したが、そこでも同じ問題が発覚した。合計25万米ドル以上の賃金が現在、および過去の乗組員に対して支払われていなかったのだ。

そこで、乗組員たちのため、

ITFは本船を拿捕する準備を開始した。英国の海運局や沿岸警備隊と協力し、賃金が支払われ、他の不備についても対応がなされるまで、この2隻の出航を阻止した。

ポール・キーナン・インスペクターは、マラヴィヤ・トウェンティ号のある乗組員が、家族が家を立ち退かなくて済むよう、借金までせざるを得なくなっていたことを知った。キーナン・インスペクターは残っていた12名の乗組員全員のために計18万米ドルの未払い賃金を回収し、船員9名が8月末には

本国に帰ることができた。また、本船の以前の乗組員が支払われていなかった賃金についても、その大部分を回収することができた。未回収分の67,000米ドルについても、間もなく回収できると期待している。

リeam・ウィルソン・インスペクターはマラヴィヤ・セブン号の乗組員15名が7月末に賃金を回収するのを支援した。また、5名の船員が本国に送還された。しかし、本船はほどなく10月5日にPSC当局により再度拘留された。■

ITF、船員を遺棄した船舶の入港をオーストラリア政府が禁じたことを歓迎

ITFのマット・パーセル・コーディネーター代行は、ファイブスター・ヒュージアン号に乗り組む20名強の船員が遺棄されたことを受け、同船の入港をオーストラリア海事安全局が禁じたことを歓迎している。

中国所有、香港籍の石炭運搬船、ファイブスター・ヒュージアン号が38,000米ドルの負債を返済しないことを理由に、クィーンズランド州グラッドストンで船舶仲介業者により拿捕された。しかし、この仲介業者もその間、乗組員に食糧や賃金を提供しなかったため、同船は間もなく解放された。

2016年7月19日から6週間に及ぶ膠着状態の間、乗組員は食糧を提供されず、賃金は7か月間払われていなかった。

グラッドストンを拠点とするサラ・マグワイアITFインスペクターは、当局と緊密に協力し、本船への食糧提供が国際水準に見合うものとなるよう奔走した。オーストラリ

ア海事組合（MUA）も支援に乗り出し、マスコミの注意を喚起することで当局やクィーンズランド州政府に圧力をかけ、問題解決へとつなげた。

しかし、給料が支払われた後も、船員は時給わずか1.5米ドル以下で働かされていることが判明した。これは国際基準を大きく下回っている。

オーストラリアのITF関係者は、当局や船主の代表者がITFによる船の査察を拒否した上に、船員の上陸許可も却下したことに不満を募らせていた。

しかし、最終的に賃金は支払われ、ファイブスター・ヒュージアン号は出航を許可された。■

ウクライナ 初の船員 セミナー

「新人の船員は、自らの権利についてほとんど知らない。このセミナーは、賃金未払いや下船遅れの場合や船内の労働条件が耐え難い場合にどうしたらよいかを教えてくれた」

ドミトリー・アリファノフ (Intresco)

ウクライナ海事労組 (MTWTU) のオレグ・グリゴリェク副議長は、ウクライナ初のユニオン・ウィークの開催を歓迎した。

ユニオン・ウィークは、船員の権利に関する意識啓発を目的とするITFの試験プロジェクトだ。ウクライナは国際海運に多くの船員を供給している。ウクライナの他にも、ロシアやインド等でもこのプロジェクトが計画されている。

MTWTUの7万人強の組合員のうち、半数が船員だ。MTWTUは、組合員とその家族向けに大規模なイベントを実施しているが、2016年5月31日～6月3日にオデッサで開催されたユニオン・ウィークでは、船員の組合員が自分たちにとっての重要な問

題を活発に議論した。

船員、カデット（見習い船員）、その他の海運関係者、計400人がこのセミナーに参加し、MTWTUやITFインスペクターから組合の重要性や国際労働組合組織に加盟する意義について学んだ。また、ミャンマー独立船員連盟 (IFOMS) 結成などの海外の事例からは、組合の強化には活発な活動が必要であることを学んだ。

さらに、ITFのFOCキャンペーンや、ILO海上労働条約を含む業界の主な動向や、ITF協約の賃金規定について

も説明を受け、正確な賃金を受け取るためにどうしたらよいかを学習した。

参加者は、このセミナーを非常に有意義であると感じ、多くの質問が投げかけられた。参加者はこのセミナーで学んだ知識を多に活用してほしい。

MTWTUの詳細はウェブサイトへ。

www.mtwtu.org.ua ■



ミャンマー独立船員連盟 (IFOMS) ILO海上労働条約セミナー

2016年10月3日～6日にヤンゴンでILO海上労働条約（MLC）セミナーが開催され、約40人が参加した。ミャンマー独立船員連盟（IFOMS）のアウン・キョー・リン書記長は、「配乗代理店、海運当局、IFOMS執行部・組合員が、MLCについて建設的な対話を行うことができた」と語った。

このセミナーは、IFOMSとITFの共催、ILOの後援により、開催された。

目的は、IFOMS執行部や船員、配乗代理店、海運当局にMLCの内容や制度について知ってもらうことだった。

セミナーには国民民主連盟（NLD）の創設者の一人であるティン・ウ氏が来賓として出席し、批准したばかりの



MLCに対する新政権のコミットメントを表明した。

セミナーでは、特に、MLCが規定する船員の募集・配乗に関する要件や船員の権利に焦点が当てられた。

活発な議論が行われる中で、MLCの効果的な実施のためには政労使の協力体制が必要であることが確認された。

IFOMSは、全組合員がMLCの規定を理解できるように、ITFが発行したMLCの手引書をミャンマー語に翻訳し、発行した。IFOMSウェブサイトダウンロードできる。www.ifoms.org ■

船舶管理会社の詐欺 IFOMSが成敗

ボスン・ミン・テインは、パナマ籍のチェムバルク・ウェストポート号に乗船していた。2016年1月26日、バラストタンクの清掃中に、乗っていた台が倒れ、手首を骨折した。

すぐに現地（由良）の診療所に運ばれ、2月4日に有田市立病院で手術を受けた。2月17日に退院し、カンマーに帰国、3月3日にヤンゴンのSSC病院で治療を続けた。

ミンは医療費の領収書を全て船舶管理会社のMTMMCヤンゴン・シップ・マネージメント・リミテッドに提出した。賃金や疾病手当は受け取っておらず、怪我の補償金は日本のP&Iクラブが送金済だと告げられた。

ミンは3月31日にIFOMSに苦情を申し立て、ITFのジョン・ウッドとインスペクターのシュエ・タン・アウンが調査を開始した。すると、MTMが月額40ドルの全日本海員組合（JSU）の組合費を全乗組員から徴収しながら、本船はJSUの協約船ではなく、組合費も納めていないことが判明した。

ITFは徴収した組合費を乗組員に返還するよう要求した。その結果、ミンは、IFOMSのアウン・キョー・リン書記長の立会いの下、未払賃金、医療費、組合費を受け取ることができた。乗組員全員に対して、総額6,314ドルの未払い賃金が支払われた。

2016年のIFOMSの活動の 成果（9月30日まで）

取り扱った案件

65件（うち22件が継続案件）

未払い賃金の回収

495,825ドル

解決済の案件

死亡 3件

負傷 5件

賃金・本国送還、仲介料
29件

アルジェリアの港湾に遺棄された船員の支援

ITFに加盟するアルジェリア交運港湾労連（UGTA）は、アルジェリアの港に遺棄された船員の支援活動を積極的に行っている。ITFのFOCキャンペーン担当に最近任命されたアルジェリア港のベラマ・セディックとオラン港のメリアニ・アブデラ（オラン港）が二つの事例を紹介する。

UGTAやESUの詳細はウェブサイトへ

www.ugta.dz
www.egsunion.com



遺棄された乗組員の送還

交運労連（NTF）にEOS号の乗組員から支援要請の電話が入った。

マディラ籍のEOS号の乗組員（エジプト人8名とインド人6名）は、本船をめぐる訴訟が続く中、賃金、食糧、エネルギーを断たれたまま船内に残り残されていた。裁判所は、貨物のバルクセメントの状態悪化を懸念した荷主の要求に応じ、ジェンジェン港での本船拘束を命じていた。

NTFは港湾労連（FPW）と連携しながら、乗組員の支援に乗り出した。そして、24時間以内に飲料水、食糧、その他の基本的な救援物資を供給することができた。ディーゼルエンジンの供給には少し時間がかかった。

船主は乗組員に対する責任を放棄しており、煩雑な司法手続きには時間を要した。しかし、我々はITFやエジプト船員組合（ESU）と緊密に協力しながら、救援物資の供給を継続することができた。乗組員は未払賃金152,500ドルを受け取り、本国に送還された。本船も解放された。



シー・オネスト号乗組員の救援

パナマ籍のばら積み船、シー・オネスト号は、20人の乗組員を乗せ、モリタニアからイスタンブールまでバラストを輸送していたが、アルジェリア沖で機械が故障し、船長がSOSを発信した。

沿岸警備隊が救援活動を開始し、本船をアルジェ港に曳航した。乗組員ら（トルコ人11名、ウクライナ人9人名）は、悪夢は終わったと安堵していた。

しかし、悪夢は終わってはいなかった。船内の飲料水・食料は底をつき、ディーゼル・エンジンもなかった。乗組員の賃金も支払われていなかった。ITFインスペクターのモハメド・アラチェディが、アルジェのITF担当者に連絡を取り、船内の乗組員に面会して、彼らのニーズを把握するように要請した。アルジェリア当局にも介入を要請した。その結果、トルコの船主が責任を認め、必要物資の供給、賃金の支払い、本国送還に応じた。

トニー・サコITFインスペクターを追悼し「トニー・サコ」船員センターを命名

2016年3月に急死したITFインスペクター、トニー・サコを追悼し、チャールストン港、シーフェアラーズ・ソサイエティー理事会、ボランティアらが、同港の船員センターを「トニー・サコ船員センター」と命名した。

10月12日の命名記念式典で司会を務めたレン・ウィリアムス神父は、トニーが

ITFインスペクターとしての活動を通じて、シーフェアラーズ・ソサイエティーのメンバーの心をしっかりと掴んでいた様子を振り返った。また、シーフェアラーズ・ソサイエティーの功績の多くが、SIUとITFの指導力や財政援助のおかげであり、これらの大半がトニーの尽力によるものだったと説明した。

トニーの父親であるマイケ

ル・サコSIU委員長は、トニーの生涯について語り、センターの命名はサコ家にとって誇りであると述べた。

式典に出席したスティーブ・トラウズデールITFコーディネーターがITFファミリーを代表して謝意を表明し、数えきれないほどの船員がトニーの献身的な活動の恩恵を受けたと述べた。ITFからは

デーブ・ヘンデル船員部会議長やリッキー・エソバ東岸コーディネーターも式典に参加した。

また、トニー・サコ奨学金制度の創設についての発表がなされた。2017年春に現地の大学生に奨学金が支給される。■



重要な 国内船員の 雇用確保

カボタージュ規制により、国内商業海運の雇用がその国の国民に確保され、熟練労働者の保持に役立ち、ディーセントな（働きがいのある人間らしい）雇用確保につながり、ひいてはそのことがその国の海運産業を将来にわたり維持させることにつながる。現在、カボタージュ規制は世界の47か国に存在するが、その多くの国で、カボタージュは利益ばかりを追及する船主や進行中の貿易協定協議からの攻撃にさらされている。シーフェアラーズ・ブルテンでは、この問題を取り上げる。



各国は熟練船員を必要としている

政府は国益のためにも、また労働基準を下げようとする賃金ダンピングを止めさせるためにも、自国の海技と船員の雇用確保のためにより多くのことができるし、またするべきだ。ITF船員・水産・内陸水運部会の上級アシスタント、スティーブ・ヨンドルが解説する。

基本的な経済成長を牽引し、国の自立と安全保障を強化する海運産業の繁栄には船員が極めて重要だ。

世界の企業は賃金が安く、規制の緩い国へと事業拠点を移転させることで、より多くの利益を追求してきたが、同様に国内の船員も、賃金が安く、労働条件の低い国の船員によって置き換えられてきた。

だからこそ、ITFと加盟組合は国内船員の雇用とスキルが国の政策によって守られるよう担保すべく闘っている。その際、主に、海技スキル基盤を構築すること、海運貨物輸送を増やすことを含め、海洋の安全と環境を保護すること、防衛と国土安全保障を確保すること、といった3つの側面に焦点をあてている。

外航海運、内航海運、港湾インフラと港湾サービスを含む陸ベースの海事サービスを支えるためには、熟練船員が不可欠だ。熟練船員こそが最高級の高級海運、海事サービス、造船、エンジニアリングの提供を支援できる。

多くのアフリカ諸国が自国籍船と自国の船員を保持するのに苦労している。ナイジェリアの内航海運では、外国の船社の数が国内企業を上回っているが、その結果、ナイジェリア人船員の雇用が大きく奪われた。これは政府がカボタージュ規制を活用して自国の船員の雇用を守ろうという政策を取らなかったことに一部は起因する。

政府が民間部門と協力して自国の海運企業に資金を提供し、大手のグローバル海運会社と競争できるようにすることもできる。ナイジェリアで政

府がそのような支援をすれば、鉱物や魚介類の輸出機会が大きく向上する可能性がある。

オーストラリアでは、長年の自国籍船の凋落を止めようと、オーストラリア海事組合（MUA）などの組合が長らく運動を展開してきた結果、2012年に勝利を収めた。時の労働党政権が内航海運を規制し、オーストラリア籍船を支援し、オーストラリアの一般資格をもつ船舶を便宜置籍船より優先させ、船員の訓練を支援する、といった内容の法律を導入することに決めたのだ。残念ながら、2013年に組合敵対的な新政権が立ち上がったため、現在、MUAはこの法律で勝ち取った恩恵を守るために必死の闘いを強いられている。しかし、最近、法廷で勝利を勝ち取った（詳細は8ページを参照）。

ノルウェーでは、組合と船主が協力し、海技を促進しようと活動したことが、2003年のノルウェー海技基金の設置につながった。基金に参加する企業から支払われた拠出金は、ノルウェー人船員の訓練と就職斡旋のために活用される。

米国ではジョーンズ法により、自国船員の雇用は保護されているが（下の囲み記事を参照）、同法は絶えず政治家から攻撃の標的とされてきた。米国船員組合は広範な海運業界の関係者と協力し、力強く自立した海運産業が必要である点を訴えている。

合意の上、達成された賃金や労働条件を維持するため、また、内航海運を効果的に規制するために組合は闘っている。そのような闘いは、船員を守るため、また、船主が劣悪な雇用慣行を実施することで、広範な影響を考慮せず、底辺への競争を推し進めることを抑制するために極めて重要だ。

インド船員組合（NUSI）の書記長兼財務部長のアブドゥルガニ・セランは、世界各地でカボタージュの状況は大きく異なると説明する。コストや賃金が高い先進国では、カボタージュによる規制が自国の海運経済に貢献する労働者を確保するための唯一の可能性であるかもしれない。そうした場合は、自国の船員のために雇用を守ることが肝要だ。

しかし、インドやフィリピンなどの途上国では、船員の志向は労働条件や賃金の高さによって直接左右される。つまり、通常は外航海運が好まれる。これらの国の船員にとって、内航海運は、国の経済の不可欠な要素ではあるものの、それ以外の選択肢がある場合、真っ先に選ばれる職場ではない。したがって、組合の仕事は、内航海運でディーセントな労働条件を目指し、強力な規制を整備することでなければならない。■

米国のジョーンズ法

ジョーンズ法は連邦法でアメリカ合衆国内の内航海運を管理し、内航海運に合法的に従事できる船舶について規定し、またそのような船舶が従わなくてはならない法律だ。ジョーンズ法では、一般に、外国で建造された、あるいは外国籍の船舶は米国の国内海運に従事することが禁じられている。

ブラジルの賃金ダンピングとの闘い

SINDMAR（ブラジル商船職員組合）のカルロス・ミュラーが内航海運でブラジル人が働けるよう担保するための闘いについて説明する。



ブラジル海運産業の将来はブラジル人の海技保持とディセントな雇用確保、海運産業に今後参入してくる若者の訓練にかかっている。

SINDMARをはじめとする他のCONTIMAF（ブラジル交通運輸労働者連合）加盟労組がこの主張に基づきロビイングを展開した結果、ブラジルの領海においては、一定数のブラジル人船員の雇用を規定する法律が成立するに至った。

しかし、カボタージュ規制を維持し、海洋資源輸送でもブラジル人の雇用を確保しようとする試みは、船主などから絶えず脅かされてきた。世界を支配する超大手海運会社はブラジル人が許容できないほど低い条件で働く船員を雇うしたいと考えている。

ブラジルで船員を雇用する会社の殆どが現地法人や現地子会社をもつ外国の船会社だが、ペトロbrasの運輸担当事子会社のトランスペトロはこの例外で、国営かつ最大のブラジル籍船会社だ。

CONTIMAFに加盟する船員組合は、この10か月にわたり、トランスペトロと主に2つ

の問題で揉めてきた。すなわち、ブラジル人船員の雇用保障と、トランスペトロがブラジル籍の内航船や海洋資源輸送船の転籍につながる可能性を孕む形で、海運労働者に対して差別的処遇をしている問題だ。最近では、ペトロbrasがブラジルの法律にしばしば違反している企業から、タンカーとオフショア船を用船したことで、組合はまたしても賃金ダンピングと闘わなくてはならなくなった。

2016年、ブラジルの上級労働裁判所が調停に乗り出した後、CONTIMAFはトランスペトロと団体協約を締結することができた。CONTIMAFは、合法的にストを阻止することに失敗したトランスペトロが労働者のストを止めさせようと躍起になっていた事実を労働裁判所に警告していた。

このトランスペトロとの闘いは最終的にはブラジルの船員の勝利に終わり、船員は要求の全てを獲得した。これはひとえに船員たちが組合と緊密に連携し、一丸となったの闘いを支援してくれたことによる。■



オーストラリアのオフショア労働者、安堵

外国人労働者にオフショア産業で働く無制限の権利を与えようとするオーストラリア政府の試みは2016年8月31日に高等裁判所で敗北した。

オーストラリア海事組合（MUA）とオーストラリア商船職員組合（AMOU）が提訴した問題について、裁判所が全会一致で決断を下した。

2015年12月、ピーター・ダットン移民大臣は巨額の富を生み出すオフショア石油ガス産業関連の船舶で働く労働者を国民の査証要件から外すと発表した。今回の判決は

大臣の決断を覆すものとなった。

この判決を歓迎し、ITF会長兼MUA全国書記長のパデイ・クラムリンは次のように

「これは世界中のオフショア産業で働く労働者の権利の保護の観点から大きな勝利といえる」

ジャクリーン・スミス
ITFマリタイムコーディネーター

カナダの水準維持

法廷での大勝利は内航海運で働くカナダ人船員の将来が明るいことを意味する。



「TiSAとCETAは労働組合が大切にしてきた全てのもの、すなわち、安全かつ安心なやりがいのある仕事や、これまで必死の闘いの末に勝ち取ってきた水準の維持を脅かしている。労働組合がこれらの貿易協定と今後も闘い続けるのは当然だ」

パディ・クラムリン
ITF会長

カナダ船員組合（SIU）は2015年に情報をリークする一通のEメールを受け取った。このメールにより、カナダEU包括的貿易協定（CETA）の海事条項のもとに、カナダのカボタージュ規制がEU企業に開放されようとしていることが分かった。

カナダの内航海運法では、カボタージュ規制が規定されており、カナダ国内の港間のいかなる貨物および旅客輸送も、カナダ人船員が乗り組むカナダ籍船が従事しなければならないことになっている。

CETAはこの規定に対する深刻な違反となる。CETAによ

り、EUとEU所有のFOC船がハリファックスーモントリオール間の輸送や、カナダ国内の空コンテナ輸送にも従事することが可能になる。また、浚渫業務契約や外国船へのフィーダーサービスについても市場が開放される可能性がある。

2014年 および 2015年には、数百隻の外国籍船が免除制度のもとに内航海運に従事した。この制度では、内航輸送を行うことができるカナダ籍船がない場合に、非カナダ籍船が行うことが可能になる。SIUの調査により、そのような非カナダ籍船に乗り組む船員は、本来、臨時労働許可をもたずにカナダ国内で就労することは許されていないことが判明した。カナダの法律では、特定の仕事をできるカナダ人が存在する場合、外国人に労働許可を出してその仕事に就かせることはできないことになっている。実際、内航海運で働けるカナダ人は何百人もいた。

これは、万が一、CETAが批准されたとしても、組合がその影響を阻止することができる最大のチャンスだ。もし、CETAのもと、外国籍船がカナダの内航海運に進出すれば、カナダ人

船員の雇用を守ることはもはやできなくなるだろう。したがって、SIUはこの労働許可の問題に焦点を絞り、政府に法律を守るよう強く要請した。

2015年、SIUは内航海運に従事するFOC船3隻（マーシャル諸島籍のニューイングランド号、キプロス籍のスパルト号、ギリシア籍のアマルシア号）に乗り組む外国人船員への労働許可発行は違法であるとし、連邦政府を訴えた。

2016年7月、ニューイングランド号について、SIUはカナダの組合としては初めて、外国人乗組員に対する労働許可発行について司法面からの見直しが行われる間、労働許可を差し止めるものとする、との判決を受けた。その結果、SIU組合員が免除制度のもとで内航海運に従事する外国籍船に乗り組むことになった。

道のりはまだ長い。現在、比較的組合に同調的な政府が樹立されたことで、SIUの声が政治に反映されやすくなっている。そのため、法的実力行使に訴えなくとも、カボタージュを守ることができるのではないかと期待している。■

国際貿易協定協議によって脅威に晒されるカボタージュ

カボタージュ規制を、国の海技保持と船員の雇用に対する深刻な脅威である国際貿易協定から守るため、ITFは運動を展開している。

環大西洋貿易投資パートナーシップ協定（TTIP）はEU諸国と米国間の貿易上の障壁を削減しようという一連の交渉だ。

サービス貿易協定（TiSA）

はEUと米国を含む23か国が協議する国際貿易協定だ。ITFはこれらの貿易協定により、これまで何年もかけて成立させてきた海運業界の規則が帳消しにされてしまうことを恐れている。TiSAにより、国内貨物輸送にFOC船が進出できるようになってしまい、環境面や安全上の懸念も高まるからだ。ITFは、TiSAはまた、これまで海運産業の労働に関わる国際的な技術面および安全面の基準を監督してきたILO（国際労働機関）や国際海事機関（IMO）などの国連機関にとっても脅威になると主張して

いる。

カナダEU包括的貿易協定（CETA）がカナダのカボタージュ規制を深刻なまでに攻撃している。CETAにより、EU所有で第3国の旗を掲げるFOC船を含むEUのフィーダー船や、ハリファックスーモントリオール間の内航貨物輸送市場が開放されてしまうからだ。また、これにより、カナダの船主も平等に競争できるよう、船舶のフラッグアウトや外国人船員を雇うことすら提案されている。

述べた。「しばしば搾取されがちな外国人労働者の導入は、どのような国籍の労働者であっても、国内船員の権利と安全な労働条件を脅かす危険な攻撃だ。いかなる国の領海のオフショア産業でも、そこで働く労働者はその国の国民であるべきだ。オフショア産業は国の主権と国富の発展に影響する産業だからだ」■

海上の脅威

海事専門コンサルタントのグレイ・ページが作成した海賊および密航者の脅威に関する報告書を2件紹介する

南アフリカの密航者に注意せよ

南アフリカ向けの船は、「プロの密航者」の餌食にならないよう、特に注意が必要だ



従来の密航者は、ある地点から別の地点にタダで移動することを目的に、不法に乗船していた。しかし、今日、これとは異なる目的の新種のプロの密航者が存在することを南アフリカのエビデンス（証拠）が示している。

通常、密航者が発見される

と、運航者、港湾当局、警察の協力により、迅速な解決が実現する。しかし、南アフリカでは、2014年以降、迅速に解決に至るケースが減少し、船社の負担が急増している。

停泊中の船内で「侵入者」が発見された場合、その人物が南アフリカ国民であること、あるいは、南アフリカの滞在資格を持って入ることが証明されれば、その人物は下船させられ、軽微な司法的制裁を受ける。

しかし、これが証明されない場合、当局は侵入者を「密航者」とみなす。船社は、24時間以内に密航者を送還させるための手続きを完了す

るまで、密航者を下船させることはできない。つまり、送還のための航空券を手配し、最大2名の警備員をつけ、空港の出発ゲートまで連れていかなければならないのだ。

もし、密航者が騒ぎ立てれば、航空会社に搭乗を拒否されるかもしれない。そうなれば、拘束がさらに長引き、航空券も新たに手配しなければならない。これらは全て船社の負担だ。1万ドル以上かかることもある。

当局の論理は、その人物が南アフリカに合法的に滞在していたことを証明する書類がなければ、当該船舶が南アフリカの領海に入る前に乗船していたとみなされるというも

海賊対策には陸上の安定が不可欠

海賊および武装強奪の発生件数はここ20年来最低となっている。しかし、状況は地域によって異なるようだ。

2016年上半期の海賊・武装強奪発生件数は、国際社会の介入や地域協力が功を奏し、減少している。

かつての「ホットスポット」、ソマリア沖やマラッカ海峡も例外ではない。ソマリア沖では、多国籍軍が配備されたり、船社による船内警備が強化されたりした。マラッ

カ海峡では、シンガポール、マレーシア、インドネシアの三か国が共同で海賊対策を実施した。

しかし、他の場所では状況が異なる。ナイジェリア沖ギニア湾では、貨物窃盗は減少したが、身代金目的の誘拐は増加している。ナイジェリア政府が民族・宗教紛争や石油

依存型の腐敗した経済の改革に取り組む一方、結果として発生した政情不安や治安の空白が、海賊がほぼ抑制されないまま横行するのを許している。

同様に、フィリピン南部の海域で増加しているイスラム過激派アブサヤフによる船舶乗っ取りや乗組員拉致も、フ

ィリピン政府の治安能力の欠如と関連付けられる。2016年に発生した3件の海賊事件は、フィリピンへの石炭輸出の一時禁止措置を引き起こした。海賊事件がさらに続けば、一層の治安悪化が懸念される。

マレーシア、インドネシア、フィリピン政府は、協力

のだ。

その結果、プロの密航者、つまり、南アフリカから出国することが目的ではなく、おとなしく速やかに出国することを条件に、船社から金銭を絞り取るために、身分証明書を破棄して、船舶に不法侵入する個人または集団が現れ始めた。■

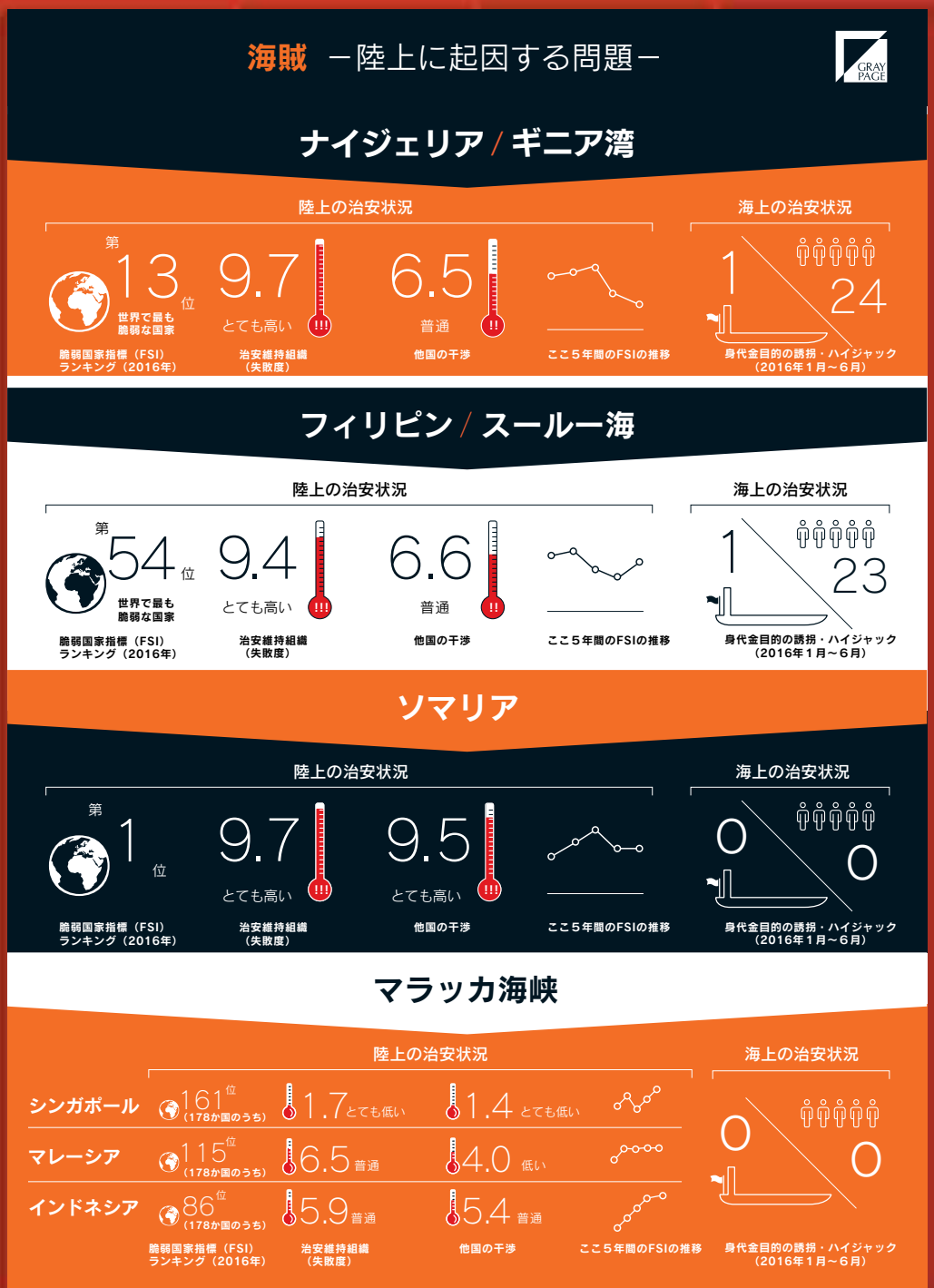
密航者の乗船を防ぐためのアドバイス

寄港中の船舶の保安対策を念入りに行う

- ・ 24時間ワッチ体制の採用
- ・ 港湾局の許可証やISPS関連の身分証明書を所持しない人物の乗船は一切許可しない
- ・ 岸壁側に警備員を配備するとともに、ギャングウェイ下部や舷側へのアクセスを制限する
- ・ CCTVカメラを設置する（密航者がいつ、どこから侵入したのかを証明するのに役に立つ）
- ・ ギャングウェイや係留ロープの警備を強化する

して海賊の脅威と闘うことを約束しているが、フィリピン南部に強力な陸軍が配備されなければ、海上の治安対策も効果なしに終わるだろう。

ギニア湾やフィリピン南部周辺海域の不安定な状態がすぐに改善することはないだろう。周辺航路は、国際社会の援軍を期待できるほど重要で



はないからだ。また、海賊が誘拐や犯罪行為を通じて手にする資金がサブエコノミーを支えているという現実もある。

海賊取締りは長期的なプロジェクトだ。ソマリア沖の海賊行為は現在、一時的に抑制されているに過ぎない。問題の根本—国内紛争や政情不

安—はなくなっていない。権力維持に執着し、貧困対策予算が限られているソマリアなどの国にとっては、海賊との闘いは、すぐには終わらないだろう。陸上の治安が回復しない限り、海賊の潜在的可能性がなくなることはない。■

海事専門コンサルタントのグレイ・ページは、国際海運に従事する組織のために、世界のあらゆる問題の解決策を提案している。

www.graypage.com

青年や女性を組合へ

草分け的なナビゲーション・オフィサー、シンシア・マガリ・ダイアスが、ITF内陸水運部会の青年代表に選出された。ブエノスアイレス（アルゼンチン）出身の25歳。海員組合（CPOFPCM）の中央執行委員も務める。

「航海は冒険。乗組員は大家族のようなもの」

シンシア・マガリ・ダイアス



内陸水運に携わることになったきっかけは？

14歳の時に、国立海員学校で航海士の養成訓練を開始した。祖父が海軍の航海士だったこともあり、内陸水運の船乗りに憧れていた。新しいことをたくさん教えてくれるレベルの高い学校で学ぶことを夢見ていた。

どのような仕事をしているのか？

ナビゲーション・オフィサーとして、船長や一等航海士とチームを組んで、ブリッジを担当している。船舶の操舵の他、貨物の管理、乗組員の書類の管理、安全・救命システムの管理を任されている。

パラナ川とその支流を運航しているが、カーブや川幅の狭いところが多いため、他の船と頻繁に連絡を取ることが求められる。

組合に関わるようになったきっかけは？

アルゼンチンでは、女性が内陸水運業

界で働くようになったのは2008年だ。私が国立海員学校を卒業したのは2009年。内陸水運業界に就職した女性卒業生の3つのグループのうちの一つ属していた。

組合には女性代表が一人もいなかった。女性の将来のために、女性代表を誕生させる責任を感じていた。2012年に女性代表に選出され、2013年に女性初の中央執行委員に選出された。

青年代表としての目標は？

多くの青年、特に女性が内陸水運に関わってほしいと思っている。彼らの意見を聴き、彼らの生活について学び、労働者の権利を守るための闘いに参加を呼び掛けたい。共に運動し、闘う時は、緊密に連絡を取り、連帯の手を差し伸べたい。また、河川運航の重要性や恩恵を訴えていく必要がある。

青年を組合活動に積極的に関与させるにはどうしたらよいか？

青年はいろいろなことに疑問を感じる

し、変化を望んでいる。変化を実現させるための最善の方法は関与することだ。組合には青年が必要だ。彼らの意見を聴き、彼らに関与させる具体的な方法を持たなければならない。組合の長期的な成長を可能とするために、青年がリーダーシップを身に着けるのに必要な制度・体制を整えることが重要だ。

「異なる意見に耳を傾けたり、他国の仲間と経験を分かち合ったりしながら、共に成長することは、自身の成長や、やる気につながる」と青年組合員を励ましたい。遠く離れた国の仲間が似たような状況を抱えていることを知り、驚くこともある。

休日の過ごし方は？

読書、特にギリシャ文学やラテン文学に触れたり、スポーツをしたりして過ごす。

ITFに支援を 求めるには



船員組合やITFインスペクターの 見つけ方

まずは、所属の組合に連絡しよう。組合に未加入の場合は、加入する方法を見つけよう。今すぐ支援が必要な場合や、所属の組合と連絡が取れない場合は、ITFのインスペクターをつかまえよう。インスペクターの連絡先は、この綴じ込み案内書の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「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インスペクター、コーディネーター、または組合の連絡先を見つけよう
- ・乗船契約を結ぶ前に、本船の労働条件を調べよう
- ・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

無料QRコードリーダーをスマホにダウンロードし、このコードを読み込もう



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（インスペクターやITF本部など）に連絡する。

ITF本部の業務時間中は、+44207940 9287へ

ヘルプライン（24時間対応）：+4420 82530177

SMSテキストライン：+44(0)7950 081459

Email：seafsupport@itf.org.uk

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「Shoreleave」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>

Available on



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。よい代理店を見分ける方法は綴じ込みの8頁へ

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。

● 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.org/seafarer-apps.cfm へ。

氏名	役割	国	港	事務所	携帯電話	Eメール
RobertoJorgeAlarcón	Coordinator	Argentina	Rosario	+543414256695	+5491144145687	alarcon_roberto@itf.org.uk
RodolfoVidal	Inspector	Argentina	BuenosAires	+541143314043	+5491144145911	vidal_rodolfo@itf.org.uk
BenWest	Contact	Australia	Newcastle		+61419934648	summers_dean@itf.org.uk
DeanSummers	Coordinator	Australia	Sydney	+61292679134	+61419934648	summers_dean@itf.org.uk
KeithMcCorriston	Inspector	Australia	Fremantle	+61893350500	+61422014861	mccorriston_keith@itf.org.uk
MattPurcell	AssistantCoordinator	Australia	Melbourne	+61393295477	+61418387966	purcell_matt@itf.org.uk
SarahMaguire	Inspector	Australia	Gladstone		+61434525416	maguire_sarah@itf.org.uk
ChristianRoos	Inspector	Belgium	Zeebrugge	+3225491103	+32486123890	roos_christian@itf.org.uk
MarcVan-Noten	Inspector	Belgium	Antwerp	+3232243419	+32475775700	van-noten_marc@itf.org.uk
RinoHuijsmans	Inspector	Belgium	Antwerp	+3232243443	+32473973195	huijsmans_rino@itf.org.uk
SouradjouAlassaneFousseni	Contact	Benin	Cotonou	+22997080213	+22995192638	sousseni2002@yahoo.fr
AliZini	Inspector	Brazil	Paranagua	+554134220703	+554199980008	zini_ali@itf.org.uk
RenialdodeFreitas	Inspector	Brazil	Santos	+551332322373	+5513997610611	defreitas_renialdo@itf.org.uk
VladimirMiladinov	Inspector	Bulgaria	Varna	+35929315124	+359887888921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
KarlRisser	Inspector	Canada	Halifax	+19024559327	+19022374403	risser_karl@itf.org.uk
PeterLahay	Coordinator	Canada	Vancouver	+16042517174	+16044180345	lahay_peter@itf.org.uk
VincentGiannopoulos	Inspector	Canada	Montreal	+15149317859	+15149704201	giannopoulos_vincent@itf.org.uk
JuanVillalonJones	Inspector	Chile	Valparaíso	+56322217727	+56992509565	villalon_juan@itf.org.uk
MiguelSanchez	Inspector	Colombia	Barranquilla	+573795493	+573106573300	sanchez_miguel@itf.org.uk
MarioSarac	Inspector	Croatia	Rijeka	38551325349	+385981775729	sarac_mario@itf.org.uk
MilkoKronja	Inspector	Croatia	Sibenik	+3852200320	+38598336590	kronja_milko@itf.org.uk
RomanoPeric	Coordinator	Croatia	Dubrovnik	+38520418992	+385992662885	peric_romano@itf.org.uk
JensFage-Pedersen	Inspector	Denmark	Copenhagen	+4536365594	+4522808188	fage-pedersen_jens@itf.org.uk
MortenBach	Inspector	Denmark	Copenhagen	+4588920355	+4521649562	bach_morten@itf.org.uk
TalaatElseify	Inspector	Egypt	PortSaid	+20663324100	+201001638402	elseify_talaat@itf.org.uk
JaanusKuiv	Inspector	Estonia	Tallinn	+3726116392	+3725237907	kuiv_jaanus@itf.org.uk
HeikkiKarla	Inspector	Finland	Helsinki	+358961520255	+358404356094	karla_heikki@itf.org.uk
IlpoMinkinen	Inspector	Finland	Helsinki	+358961520253	+358407286932	minkinen_ilpo@itf.org.uk
JanÖrn	AssistantCoordinator	Finland	Turku	+3589613110	+358405233386	orn_jan@itf.org.uk
KennethBengts	Coordinator	Finland	Helsinki	+358961520258	+358404551229	bengts_kenneth@itf.org.uk
CorineArchambaud	Inspector	France	LeHavre	+33235266373	+33685522767	archambaud_corine@itf.org.uk
GeoffroyLamade	Inspector	France	StNazaire	+33240225462	+33660301270	lamade_geoffroy@itf.org.uk
LaureTallonneau	Inspector	France	Brest	+33298852165	+33685655298	tallonneau_laure@itf.org.uk
PascalPouille	Coordinator	France	Dunkirk	+33380239586	+33380239586	pouille_pascal@itf.org.uk
YvesReynaud	Inspector	France	Marseille	+33491549937	+33607681634	reynaud_yves@itf.org.uk
MerabChijavadze	Inspector	Georgia	Batumi	+995422270177	+995593261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
HamaniAmadou	Inspector	Germany	Rostock	+493816700046	+491707603862	amadou_hamani@itf.org.uk
KarinFriedrich	Inspector	Germany	Hamburg	+494028006812	+491708508695	friedrich_karin@itf.org.uk
SusanLinderkamp	AssistantCoordinator	Germany	Bremen	+494213303333	+4915112666006	linderkamp_susan@itf.org.uk
SvenHemme	Inspector	Germany	Bremen	+4947192189209	+4915127037384	hemme_sven@itf.org.uk
UlfChristiansen	Inspector	Germany	Hamburg	+494028006811	+491716412694	christiansen_ulf@itf.org.uk
DarrenProcter	Inspector	GreatBritain	Southampton		+447949246219	procter_darren@itf.org.uk
LiamWilson	Inspector	GreatBritain	Scotland	+441224582688	+447539171323	wilson_liam@itf.org.uk
PaulKeenan	Inspector	GreatBritain	Hull	+442089896677	+447710073880	keenan_paul@itf.org.uk
TommyMolloy	Inspector	GreatBritain	Aberdeen	+441516398454	+447764182768	molloy_tommy@itf.org.uk
CostasHalas	Inspector	Greece	Piraeus	+302104116610/6604	+306944297565	halas_costas@itf.org.uk
StamatisKourakos	Coordinator	Greece	Piraeus	+302104116610/6604	+306977993709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
JanuarioJoseBiague	Contact	Guinea-Bissau	Bissau	+2455905895	+2456605246	bia_januar@yahoo.com.br
JasonLamWaiHong	Inspector	HongKong,China/HongKong		+85225418133	+85297353579	lam_jason@itf.org.uk
JónasGardarsson	Inspector	Iceland	Reykjavik	+3545511915	+3548927922	jonas@sjomenn.is
BVRatnam	Inspector	India	Visakhapatnam	+918912502695/8912552592	+919848198025	ratnam_bv@itf.org.uk
ChinmoyRoy	Inspector	India	Calcutta	+913324591312	+91830043094	roy_chinmoy@itf.org.uk
KSreekumar	Inspector	India	Chennai	+914425223539	+919381001311	kumar_sree@itf.org.uk
LouisGomes	Inspector	India	Mumbai	+912222618368	+918080556373	gomes_louis@itf.org.uk
MukeshVasu	Inspector	India	Kandla	+912236226581	+919427267843	vasu_mukesh@itf.org.uk
NarayanAdhikary	Inspector	India	Haldia	+913224252203	+919434517316	adhikary_narayan@itf.org.uk
ThomasSebastian	Inspector	India	Kochi	+914842666409	+919895048607	sebastian_thomas@itf.org.uk
KenFleming	Coordinator	Ireland	Dublin	+35318586317	+353876478636	fleming_ken@itf.org.uk
MichaelWhelan	Inspector	Ireland	Dublin		+353872501729	whelan_michael@itf.org.uk
MichaelShwartzman	Inspector	Israel	Haifa	+97248512231	+972544699282	shwartzman_michael@itf.org.uk
BrunoNazzari	Inspector	Italy	Livorno	+39(0)586072379	+393356129643	nazzari_bruno@itf.org.uk
FrancescoDiFiore	Coordinator	Italy	Genoa	+39102518675	+393316708367	difiore_francesco@itf.org.uk
FrancescoSaitta	Inspector	Italy	Sicily	+3991321745	+393386984978	saitta_francesco@itf.org.uk
GianbattistaLeoncini	Inspector	Italy	Taranto	+39994707555	+39335482703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
PaoloSerrettiello	Inspector	Italy	Naples	+3981265021	+39335482706	serrettiello_paolo@itf.org.uk
PaoloSiligato	Inspector	Italy	Trieste		+393484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
JoachimMelDjedje-Li	Inspector	IvoryCoast	Abidjan	+22521357217	+22507880083	Djedje_Joachim@itf.org.uk
CalixteKodjara	Contact	IvoryCoast	SanPedro	+22508176065		kodjara_calixte@itf.org.uk
KapeHie	Contact	IvoryCoast	SanPedro		+22547053632	hie_kape@itf.org.uk
FusaoOho	Coordinator	Japan	Tokyo	+81354108320	+819069495469	ohori_fusao@itf.org.uk
ShigeruFujiki	Inspector	Japan	Chiba	+81337350392	+819098269411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
BettyMakenaMutugi	Inspector	Kenya	Mombasa	+254412230027	+254721425828	mutugi_betty@itf.org.uk
BaeJungHo	Inspector	Korea	Busan	+82514634828	+821038324628	bae_jh@itf.org.uk
HyeKyungKim	Coordinator	Korea	Busan	+82514690294	+821054411232	kim_hk@itf.org.uk
NorbertPetrovskis	Inspector	Latvia	Riga	+37167709242	+37129215136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
AndreyChernov	Inspector	Lithuania	Klaipeda	+37046410447	+37069928198	chernov_andrey@itf.org.uk
PaulFalzon	Contact	Malta	Valletta	+35679969670	+35679969670	falzon_paul@itf.org.uk
EnriqueLozanoDiaz	Inspector	Mexico	Veracruz	+522299323023	+5212291610700	lozano_enrique@itf.org.uk
TomislavMarkolovic	Contact	Montenegro	Bar	+38230315105	+38269032257	markolovic_tomislav@itf.org.uk
AswinNoordermeer	Inspector	Netherlands	Rotterdam		+31653337522	noordermeer_aswin@itf.org.uk
DebbieKlein	Inspector	Netherlands	Rotterdam		+31653182734	klein_debbie@itf.org.uk
GijsMol	Inspector	Netherlands	Rotterdam		+31622890877	mol_gijs@itf.org.uk
GrahameMcLaren	Inspector	NewZealand	Wellington	+6448017613	+64212921782	mclaren_grahame@itf.org.uk
CyrilANzekwe	Contact	Nigeria	Lagos	+2348033091057		cyril.nzekwe@yahoo.com

世界中で船員を支援



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
DeborahAdekemiAkinware	Contact	Nigeria	Lagos	+2347087331148	+2347025801024	ambassadordeborah@gmail.com
GoodlifeEloOkoro	Contact	Nigeria	Lagos	+23417740532	+2348068468607	elolightmwunitf@gmail.com
HenryAkinrolabu	Inspector	Nigeria	Lagos	+2348038359368	+2348038359368	akinrolabu_henry@itf.org.uk
AngelicaGjestrum	Coordinator	Norway	Oslo	+4722825824	+4797729357	gjestrum_angelica@itf.org.uk
ToreSteine	Inspector	Norway	Bergen	+4755230059	+4790768115	steine_tore@itf.org.uk
TrulsMvikSteder	Inspector	Norway	Porsgrunn	+4735548240	+4790980487	steder_truls@itf.org.uk
YngveLorentsen	Inspector	Norway	Tromso	+47(0)77699346	+47(0)41401222	lorentsen_yngve@itf.org.uk
LuisCarlosFruto	Inspector	Panama	Cristobal	+5073151904	+50766178525	fruto_luis@itf.org.uk
JoselitoPedaria	Inspector	Philippines	CebuCity	+63322561672	+639209700168	pedaria_joselito@itf.org.uk
RodrigoAguinaldo	Inspector	Philippines	Manila	+6325368287	+639178111763	aguinaldo_rodrigo@itf.org.uk
AdamMazurkiewicz	Inspector	Poland	Szczecin	+48914239707	+48501539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
GrzegorzDaleki	Inspector	Poland	Gdynia/Gdansk	+48586616096	+48514430374	daleki_grzegorz@itf.org.uk
JoãoDeusGomesPires	Inspector	Portugal	Lisbon	+351213918181	+351919364885	pires_joao@itf.org.uk
FelipeGarciaCortijo	Inspector	PuertoRico	SanJuan	+17879998130	+17874101344	garcia_felipe@itf.org.uk
AdrianMihalcioliu	Inspector	Romania	Constantza	+40241618587	+40722248828	mihalcioliu_adrian@itf.org.uk
KirillPavlov	Inspector	Russia	St.Petersburg	+78127186380	+79119290426	pavlov_kirill@itf.org.uk
OlgaAnanina	Inspector	Russia	Novorossiysk	+78617612556	+79887621232	ananina_olga@itf.org.uk
PetrOsichansky	Inspector	Russia	Vladivostok	+74232512485	+79147906485	osichansky_petr@itf.org.uk
SergeyFishov	Coordinator	Russia	StPetersburg	+78127186380	+79110969383	fishov_sergey@itf.org.uk
VadimMamontov	Inspector	Russia	Kaliningrad	+74012656840/475	+79062386858	mamontov_vadim@itf.org.uk
MouhamedDiagne	Contact	Senegal	Dakar	+221775364071	+221775364071	syndmarine@gmail.com
SeydinaOusmaneKeita	Contact	Senegal	Dakar		221776926408	souskeita@gmail.com
DanielTanKengHui	Contact	Singapore	Singapore	+6563795660	+6596165983	daniel_tan@seacare.com.sg
GweeGuoDuan	Contact	Singapore	Singapore	+6563901611	+6598234979	duan_gwee@itf.org.uk
CassiemAugustus	Inspector	SouthAfrica	CapeTown	+27214619410	+27827736366	augustus_cassiem@itf.org.uk
GonzaloGalan	Inspector	Spain	LasPalmas		+34638809166	galan_gonzalo@itf.org.uk
JoanMasGarcia	Inspector	Spain	Barcelona	+34934812766	+34629302503	mas_joan@itf.org.uk
JoseMOrtega	Coordinator	Spain	Algeciras	+34956657046	+34699436503	ortega_jose@itf.org.uk
JuanRamonGarcia	Inspector	Spain	Valencia	+34963670645	+34628565184	garcia_juan@itf.org.uk
LuzBaz	Inspector	Spain	Vigo	+34986221177	+34660682164	baz_luz@itf.org.uk
MohamedArrachedi	Inspector	Spain	Bilbao	+34944935659	+34629419007	arrachedi_mohamed@itf.org.uk
RanjanPerera	Inspector	SriLanka	Colombo	+94112583040	+94773147005	perera_ranjan@itf.org.uk
AnnicaBarning	Coordinator	Sweden	Stockholm		+46705749714	barning_annica@itf.org.uk
FredrikBradd	Inspector	Sweden	Umea	+46104803103	+46761006445	bradd_fredrik@itf.org.uk
GöranLarsson	Inspector	Sweden	Gothenburg	+46104803114	+46706267788	larsson_goran@itf.org.uk
HaakanAndre	Inspector	Sweden	Norrköping	+4687914100	+46705742223	andre_hakan@itf.org.uk
SvenSave	Inspector	Sweden	Helsingborg		+46705749713	save_sven@itf.org.uk
SandersChang	Inspector	Taiwan,China	Taichung	+88626584514	+886955415705	chang_sanders@itf.org.uk
Tse-TingTu	Inspector	Taiwan,China	Kaoshiung	+88675212380	+886988513979	tu_tse-ting@itf.org.uk
FranckKokouSéyramAkpossi	Contact	Togo	Lome	+22890042407	+22899505335	paxhominibus@hotmail.com
MuzafferCivelek	Inspector	Turkey	Istanbul	+902164945175	+905356633124	civelek_muzaffer@itf.org.uk
NataliyaYefrimenko	Inspector	Ukraine	Odessa	+380482429901	+380503366792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
BarbaraShipley	Inspector	USA	Baltimore/Norfolk	+17576221892	+12024128422	shipley_barbara@itf.org.uk
DwayneBoudreaux	Coordinator	USA	NewOrleans		+15044421556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
EnricoEsopa	Coordinator	USA	NewYork	+12014346000(ext240)	+12014172805	esopa_enrico@itf.org.uk
JeffEngels	Coordinator	USA	Seattle-Tacoma	+13603794038	+12063312134	engels_jeff@itf.org.uk
JohnMetcalf	Contact	USA	Portland,Maine-Boston	+12077854531	+12076915253	metcalf_john@itf.org.uk
MartinD.Larson	Inspector	USA	Portland		+15033477775	larson_martin@itf.org.uk
MichaelBaker	Contact	USA	Cleveland	+12167817816	+14406675031	baker_michael@itf.org.uk
ShweTunAung	Inspector	USA	Houston	+17136595152	+17134470438	aung_shwe@itf.org.uk
StefanMueller-Dombois	Inspector	USA	LA-SouthernCalifornia	+15624938714	+15626739786	mueller_stefan@itf.org.uk
TonySasso	Inspector	USA	PortCanaveral	+13217840686	+13212588217	sasso_tony@itf.org.uk

争議行為を起こす前に これを読んで下さい!

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

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

最初に取り組むべき行動は、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ください。何らかの行動を取る前に、必ず現地の助言を得てください。

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忘れないでください。互いに協力することによって、正義と基本的権利の闘いに勝利することができるのです。

海難事故

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

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

詳しくは、www.itfseafarers.org/your_leagl_rights.cfmへ。

良い配乗代理店を見分けるには？

全ての船員が、効率的でしっかりと規制された募集・配乗サービスを受ける権利がある

船員の仕事を得るためには、何か高い技術を持っていたり、ヘッドハントされたりしない限り、他人と競争しなければならない。

しかし、今、船員募集を行っているその配乗会社について、少しチェックしてみる時間を取ろう。夜逃げしそうな怪しげな代理店と、船主に適切なサービスを行いながらも、配乗した船員の面倒を丁寧に見る代理店とでは雲泥の差がある。無責任な代理店と契約してしまうと、乗船中に何か問題が発生した場合に悲惨な結果を招きかねない。

どのような状況下でも、代理店が行ってはならないこと

- ・船員のブラックリストの作成
- ・配乗手数料やその他の不当な手数料の徴収
- ・賃金からの不当な控除

全ての代理店が行わなければならないこと

- ・船員の最新情報の登録・更新
- ・船員が雇用契約をしっかりと理解するよう、船員の権利と義務（契約する会社の方針を含む）について説明すること
- ・雇用契約が関連する団体

協約や法規制に違反していないかを確認すること

- ・署名済の雇用契約の写しを船員に渡すこと
- ・船員が必要とされる資格を持っているかを確認すること
- ・船員が働く会社の財務状況は安定していて、遺棄される可能性は少ないことを確認すること
- ・苦情申し立ての手続きが整っていること
- ・船主が船員に対する義務を果たさない場合の金銭的補償のために、何等かの保険に加入していること

船員自身が確認すべきこと

- ・その配乗代理店は国内法に基づく許認可を得ているか？
- ・その配乗代理店は優良企業やITF加盟組合と良好な関係を築いているか？
- ・個人情報の取り扱いは適切か？
- ・（訓練、資格、労働基準に関する法規を含めて）海事産業に精通しているか？

船員のブラックリストを作成したり、配乗手数料やその他の不当な手数料を船員から徴収したりすることは2006年の海上労働条約（MLC）で禁止されている。船主も合法的なサービスを利用することが求められる。

もし搾取されるようなことがあれば、MLC批准国のポートステート・コントロールが加入している組合、あるいはITFインスペクターに連絡を！

精神的ストレスと心理的な苦痛は共通の問題だが、それについて話をすることは困難なことが多い。どうにもならないほどに落ち込みが激しくなったり、自殺すら考えるようになったりした時、どこに助けを求めればよいのかが分かりにくいこともある。シーフェアラーズ・ブルテンでは、船員にとってなぜこれが重要な問題であり、どのような支援が得られるのかを特集する。

インターネットアクセスの向上は船員のメンタルヘルスを保つ上で不可欠

ITF船員トラストは船員のメンタルヘルスと幸福の維持を支援するための大規模プロジェクトに乗り出した。プロジェクト・リーダーのキンベリー・カールショエイは、長期間に及ぶ航海は船員のうつ病や自殺を導くリスク要因になる可能性があるとする。

この問題の規模を把握することは難しいとよく言われているが、それはおそらく、船員にアクセスすること自体が難しいことや、うつ病や自殺について話をすることが困難であるためだろう。長らく、様々な調査や研究が行われてきたが、その結果は極めてばらつきが大きい。

例えば、2015年にITFが船員を対象に実施した調査では、100人中6名という国もあれば、122人中41名までという国もあり、「自殺を考えたことがある同僚を知っている」との回答には国によってばらつきがあった。一方、国際海運会議所が同じ年に発表した労働力報告には、仕事の満足度に関する調査で、回答した船員の大多数が「ほぼ満足している」、「満足している」「非常に満足している」と回答したと書かれている。

ストレスや不安のレベルが高いと報告する調査もあれば、全体的に良好な健康と幸福度レベルであるとする調査もある。自殺やストレスに関しては職位ごとに結果が異なる。ある研究は、1970年代から2000年代の間に自殺した船員のほぼ9割が部員や司厨員だったと発表している。一方、ストレスレベルが高いのは職員だとする研究もある。

このように研究結果にばらつきがあることが、船員トラストが今回、複数の研究や調査を徹底的に分析することにしたきっかけだ。そうすることで、問題の本質を突き詰められるか検討したい。この分析結果が今後数年間の船員トラストの活動を形作っていくことになる。

船員トラストの分析から、船員の自殺の殆どが長距離航海で発生していることが分かった。ある報告では、1976年から2002年に報告された船員の自殺の87%が長距離航海中に発生したとされている。

ここから分かることは、数週間、数か月にわたり、家族から離れ、孤立した社会環境、労働環境の中で、海で過ごすことが、船員のメンタルヘルスや幸福感を脅かす主なリスク要因となり得るということだ。また、船内のインターネットアクセスと接続性の向上が必要であることも判明した。これについては、既に船員トラストがモバイルWi-Fiプロジェクトを始動しており、船舶が港に停泊中の船内における接続性の向上を目指している。

船員トラストはメンタルヘルス向上を促進し、船員の社会的孤立、うつ病、自殺と闘うためのグローバル戦略を構築している。この戦略を通じ、最新かつ革新的な、エビデンスベースのメンタルヘルスと身体的健康の増進プログラムの提供が容易になるだろう。また、生活習慣を変え、生涯にわたり健康的な習慣を続けられるように支援するサービスなども提供できる。

これらのプログラムとサービスにより、船員が船上でも家庭でもメンタルヘルスを改善できるように支援することができる。そうすることで、社会的孤立やうつ病、自殺やその悪影響を直接的に削減することができる。■

こんな支援ができます

- ・自殺防止と自殺願望への対処
- ・怒りのコントロール
- ・薬物乱用
- ・不安とうつ状態
- ・人間関係の崩壊
- ・ギャンブル依存
- ・深い悲しみへの対応
- ・社会的孤立
- ・お金の管理の問題
- ・いじめや嫌がらせといった職場の問題

船員トラストからの「幸福のための10の秘訣」（29ページ）も参照のこと。



メンタルヘルスとつきあう

労働者に支援を提供するハンターリンク・ナショナルのケビン・ケスロCEOがオーストラリア全国の港で船員のメンタルヘルスと幸福度向上のためにどのような支援を提供してきたかを解説する。

あなたが船員で、心理的、精神的苦痛を経験したことがあるなら、ハンターリンク・ナショナルの船員専門カウンセラーが、一対一のカウンセリングでお役に立てるかもしれない。ハンターリンク・ナショナルは真夜中でも船員からの電話に対応する。危機的な瞬間は待たないで訪れることを熟知しているからだ。

ハンターリンク・ナショナルは、メンタルヘルスを維持し、強化するための船員向けの研修も提供している。船員の皆さんを支援するため、メンタルヘルスに関する様々な資源をもっている。そのうちの一部を今回ご紹介したい。

海難事故、死亡事故やその他の重大事故が海で発生した際、ハンターリンクはカウンセラーを船に送り、船員を支援している。

ハンターリンク・グローバル・ネットワークについては

まだ余り広く知られていないかもしれない。このネットワークを通じ、オーストラリアの海域で発生した事象が原因で精神的、心理的に苦痛を感じている船員がいれば、国籍を問わず、支援している。

ハンターリンクでは、文化的な違いを乗り越えつつも、文化の違いを理解した上で各クライアントに対応している。しかし、文化は明らかに違っても、あらゆる国境、文化、経歴を越える普遍的な類似性も見られる。

何週間も家を遠く離れて働かなければならない船員が、パートナーや家族に会いたいと感じたり、様々なストレスを抱えたりすることは理解できる。子供が初めて歩いた、あるいは子供が学校に通い始めたなど、我が子の重要な成長過程を傍で見届けられないことは困難で悲しいことだ。あるいは、大切な家族が不幸に見舞われたり、病気になったりしても、傍で支えることはできないし、親戚の葬式にすら出席できないことも辛いだろう。■

気分が落ち込んだり、自殺を考えたりしたら、下記の匿名無料相談窓口ご連絡を。

オーストラリア：ハンターリンク・ヘルプライン：1800554654（24時間、年中無休）英国・アイルランド：サマリタンズ：116123（24時間、年中無休）その他の国のヘルプラインの詳細は、ビーフレンダーズ・ワールドワイドのサイト（www.bewfrienders.org）を参照のこと。

ケーススタディ

仲間の死に直面した船員を支援

ハンターリンク・グローバルが最近、対応したケースに、オーストラリアのクィーンズランド州北部で発生したウクライナ人船員の死亡事故がある。

亡くなった船員はウクライナ人が数名乗組む、ばら積船の乗組員の中で人気者だった。彼は明らかに心臓発作と思われる症状で船上で亡くなった。ハンターリンクはベテランのカウンセラーを直ちに派遣し、ショックを受けた乗組員たちの支援にあたった。

国際海運産業で働く人間なら知っていることだと思うが、ウクライナ人船員は控えめでストイックなため評判がいい。彼らは打たれ強く、無口でタフなため、評価されている。身近で働いていた同僚が亡くなったことで、船長以下、乗組員全員が心的ストレスから立ち直れずにいた。

このケースでは、乗組員全員に対して悲しみに対応するためのカウンセリングと聴取を行い、家や家族の話をすることで船員と心を通じ合わせることができた。

また、その際、乗組員に彼らの権利についても話をした。国籍や職位に関わらず、全ての船員が寄港時に早急に精神的、心理的支援を受ける権利を有している点を説明した。

ハンターリンクはまた、支援した乗組員への継続的サポートも行っている。このように、心に傷を負った世界中の船員を助けるということに特化していることが、ハンターリンクと一般的な支援サービスの差につながっているのだろう。

HIV/エイズに対する意識



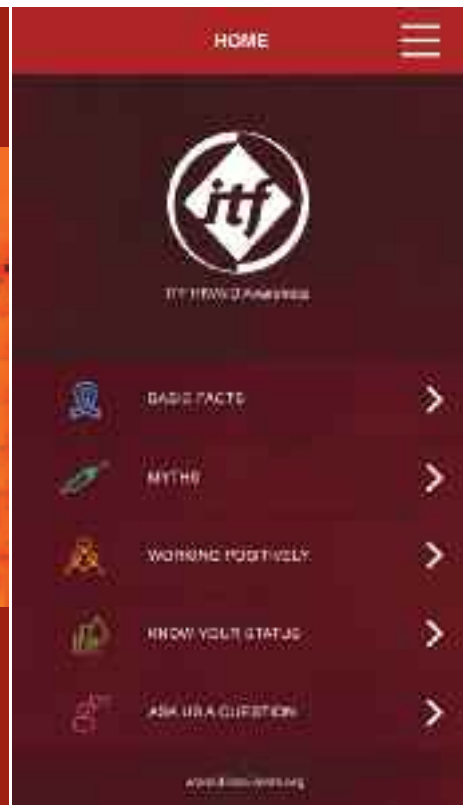
• Check basic HIV/AIDS facts or get answers to specific questions.

• Find details of your nearest medical testing centre.

ITF・HIV/エイズ意識向上・無料アプリのダウンロードはこちらから：
www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

Find out more about us at:
www.itfglobal.org

Available on:  



新アプリでHIV／エイズに関する情報をゲットしよう

7月にITFが立ち上げた新しいアプリにより、モバイル端末でHIV／エイズに関する最新情報と指導をいつでも得られるようになった。ITFのグローバルHIV／エイズ・福利プログラムのアシフ・アルタフ・コーディネーターが解説する。

アンドロイドとiOSのどちらの端末でもこの無料アプリをダウンロードできる。アプリでは、HIV／エイズの感染経路、感染の防止策、受けられる治療などの基本情報を提供している。

また、HIV／エイズにまつわる偏見と職場で闘ってきた労働者の例なども挙げ、HIV陽性の労働者が国内外でどのような権利を有しているかについても説明している。

さらに、12の「うそ発見」コーナーでは、HIV／エイズに関する事実と作り話を区別している。例えば、HIV陽性の人はもう働けないものだと思い込んでいる人は多い。このアプリではこれは真実ではないと説明している。実際には、HIV陽性の人も、どのような種類の仕事であれ、陰性の人と同じように行うことができる。HIVに感染していても、機能能力は他の人と何ら変わらない。

ITFマリタイムコーディネーターのジャクリーン・スミスは、「多くの交通運輸労働者と同様、船員もHIV／エイズの影響を特に受けやすい。このアプリを通じ、病気についてより理解が深まり、船内、港、家のどこにいても、情報がすぐに簡単に得られるようになることを願っている。ITFは船員の皆さんとその家族の安全を守りたい」と語った。

その他の福利問題に関しても間もなくアプリに情報が追加される予定だ。■

ITF福利アプリの無料ダウンロード：www.itfseafarers.org
ITFの世界エイズデーの活動について：www.hivprevention2016.org

知られざる FOC船の 世界

パナマ文書の公開により、世界の大手企業が利益を隠すため、海外のタックスヘイブン（租税回避地）を利用する慣行が世界中に広まっていることが明らかとなった。しかし、労働面、安全面、金融面の水準や規制をかいくぐるため、船主は便宜置籍（FOC）制度を長年利用してきた。ここではFOCの何が船員にとって問題なのかを3人が解説する。

FOC船に光をあてる

国民や企業の殆どが税金を支払っているが、FOC船や多くの大企業は、あらゆる機会を活用し、税金を低く抑えようとしているとITF船員水産内陸水運部会の上級アシスタント、スティーブ・ヨンデルが解説する。

何十年もの間、規制や税金を最低限に抑えることができるFOC制度は船主を惹きつけてきた。

国もまた競って税金が低いことを謳っては大企業や金融機関を招致し、企業が通常の金融規制をかいくぐるように手助けする国すらある。英国では、海外領土がしばしばこの役割を果たしてきた。一方、英国海運界ではレッド・エンザイン・グループ（英国の商船旗を掲げる国のグループ）国家への船舶登録が税金や規制を低く抑えたい船主を惹きつけてきた。

見積もりでは、32兆米ドルもの金融資産が海外に存在していると言われている。殆どの多国籍企業が海外の租税回避地（タックスヘイブン）に系列会社をもっており、巨額の富があるゆえに、優秀な会計士や税理士を雇えるため、国際的な租税システムをかいくぐるあらゆる方法を見つけている。国際労働組合総連合（ITUC）の調査で、僅か50社が世界の100か国の富を合計したのと同じだけの富を占有していることが分かったのも不思議ではない。

大企業は税当局から資金を隠したり、企業間、国家間で非合法に資金を動かしたりするために、しばしば、ペーパーカンパニーを利用する。このような巨額の租税回避行為は、市井の人々が依存する基本的な公共サービスに投資するだけの十分な税金を政府が

徴収できないという、極めて深刻な影響を及ぼす。

ある国で収益を上げている企業が、別の国に居住する個人によって所有されている場合、重要な情報の交換を管理する一連の税法が存在する。これにより、居住国の税当局が、その人間の海外の資産や収入について、納税額を決めることができる。しかし、このような税法上の協定は義務化されておらず、多くの国が「自由に情報は交換しない」という選択をしている。

しかし、2016年4月にパナマ文書が公開されたことで、これを変えようという圧力が出てきた。文書公開の直後、EUの5大経済国、ドイツ、フランス、スペイン、イタリア、英国が、企業や財団の受益所有者に関する情報を共有する新たな合意に達したと発表した。これはつまり、これらの国の企業については、少なくとも真の所有者に関してより多くの情報を得られるということだ。

FOC国の多くが極めて秘密主義で、規制や課税を最小限に抑えることができるよう、FOC制度を設計している。

例えば、リベリアでは、船舶や企業の登録は、100%米国所有かつ米国経営のリベリア国際船舶企業登録（LISCR）によって管理されている。同社は世界のオフショア企業サービスのパオイオニアを標榜しており、本社は

米バージニア州に所在する。しかし、節税のため、米国内の企業のタックスヘイブンとして知られるデラウェア州で法人登録している。

リベリア登録を選択すると、情報の開示を殆ど行わず、信託基金や財団法人を設置することが可能だ。リベリアの租税行政システムは真剣に税金逃れや脱税を取り締まろうという気がないからだ。また、リベリアは2014年に47か国が参加して設置された金融口座情報自動交換システムにも参加していない。

これは船員にとっては大問題だ。多くの契約によって約束されているはずの給与が、FOC国のシステムのせいで貰えなくなる可能性もあるからだ。右のブルーメンサルの記事がショッキングな真実を明らかにしている。

何百万人が各国政府の緊縮財政に悩まされている今、このような手つかずの資金が集中している状況に光を当てることがなおのこと重要となる。FOC制度は止めるべきであり、船舶の所有者と船舶が掲げる旗の間に真正な繋がりをもたせるべきだ。

自国に登録する船舶に対しては、その国が効果的な管理と規制を行わなければならない。適切なオープンさと透明性を保つことで、船主が乗組員に対する基本的な義務から逃れることができる状況を解決することもできるだろう。■

乗組員雇用主をめぐる裁判で敗訴。

多くの船員がドイツの労働法を回避しようとしたハンブルクの船主と、賃金をめぐって闘っているとDieZeit紙のマーク・ウィドマン氏が述べる。

ウクライナ人の船長、ロマン・バンチェコフが2014年1月に船員契約に署名した時、これまで幾度となく署名してきた契約と類似していたし、賃金も問題ないように思われた。

今回もハンブルクの船社、ヨハン・M・K・ブルーメンサルの船、マーサ号の船長を務めるのだと思っていた。船員契約がブルーメンサル社の責任者、ディエター・チェック氏によって署名されていたからだ。そのため、契約書中にハンブルクの船社の代わりにリベリアを本拠とする別の会社の名前が書いてあったことに戸惑うこともなく、バンチェコフは契約書に署名してしまった。

この時のバンチェコフの署名をするという決断が今日まで続く法廷闘争の引き金となった。

（次ページに続く）

パナマ文書とは：2016年4月に1,150万以上の金融・法務記録がリークされ、秘密のオフショア会社を隠れ蓑に、犯罪、汚職、不正を可能にするシステムの存在が暴露された。

ITFのFOCキャンペーンの詳細はwww.FOC-campaign.orgを参照のこと。

「乗組員、雇用主をめぐる裁判で敗訴」の続き

バンチェコフ船長は、上船から間もなくしてマンサ号には耐航性がないと公表せざるを得なくなり、5か月の航海の後、2014年7月にシンガポールで下船した。彼の最終的な給与明細は11,686.01米ドルとなっていたが、帰宅後に受け取った額は僅か3,540.81米ドルだった。マンサ号の一等航海士も、同じ名前の会社名が書かれた同様の船員契約に署名をしており、同様に賃金が未払いとなっていた。

未払い賃金を回収しようと何週間も奔走した後、バンチェコフは彼に対する告発がなされているとの言いがかりをつけられ、彼の本国送還のための航空券代と彼の後任の旅費を給与から差し引いたと言われた。バンチェコフは自らの無実を表明し、賃金の全額支払いを求めた。ブルーメンサル社からは、バンチェコフに契約書に記されているファーストクラス・バルク SHIPPING (リベリアのモノロピア、ブロード通りに所在) という会社と連絡するようにアドバイスされた。

この住所はリベリアの船舶登録事務所の支部のものであった。安価なリベリア籍に登録を希望する船主はこの住所に船舶登録しなければならない。ここに登録した会社はリベリアで表立って商売はできないが、ブルーメンサルの場合は船員の雇用会社のように見せかけていた。

ITFインスペクターのウルフ・クリステンセンは、2014年後半からマンサ号の問題に対応し始めたが、その際、クリステンセンは、既に同じブルーメ

ンサル社のカローラ号の機関長を支援するという仕事も抱えていた。その他にもブルーメンサル社の船舶2隻の船員3名の賃金回収闘争を2013～2014年に法廷で行っていた。

全てのケースに共通するのが最終的に賃金の全額が支払われていない点と、船員が証拠もなく告発されているという言いがかりをつけられることだった。しかし、初期に発生したケースでは、契約の中でもブルーメンサル社が使用者のように思わせるものだった。

2015年6月、ハンブルクの労働裁判所は、ブルーメンサル社がこのリベリアの会社の裏にいるため、ブルーメンサルが自分の雇い主であり、賃金の未払い分を支払う義務があるとのバンチェコフの主張を退けた。2016年初頭、バンチェコフはITFの支援を受けて地域の労働裁判所に控訴するも、再び敗訴した。「ファーストクラス・バルク SHIPPING のために人材供給サービスを積極的に行ってきた。ウクライナ人船員は船員契約を締結した際、リベリアの会社と契約を結んだこと認識していたのだから、リベリアの法律が適用されるべきだ」とのブルーメンサルの主張は受け入れられた。

クリステンセンはマンサ号とカローラ号の乗組員に対し、請求書をリベリアの船舶登録事務所に送るよう助言している。同事務所の本部は米国に所在している。この問題は未だ解決していない。■

**バンチェコフ船長は語る
—これらからは必ず船員契約の
隅々までじっくり注意深く
読むと。**

スベトラナ号、 FOCの不正を暴露

サブスタンダード船で不当な扱いを受けたスベトラナ号の乗組員の物語により、FOC船の実態と規制の欠落が明らかになったとITFインスペクターのトミー・モリーは語る。



からも3か月分の賃金を受け取っていないかった。

賃金水準は私がこれまで見た中でも最も低いもので、海上労働条約に規定されているILO最低賃金よりずっと低かった。また、乗組員は上船前に個人保護具を自費で購入することを強制されていたが、これは全く許容できないことである。

ITFはILO最賃をベースに、未払い賃金と船員たちが本来受け取れると約束された額を計算し、請求書を提出した。また、船主に対してITF協約を締結するための協議を開始するように促した。ITF協約を結べば、少なくとも許容できるレベルの基準が提供されるからだ。

ところが、会社は私が会社を違法に脅迫していると言いがかりをつけ、賃金がどれだけ低いと言われても、契約に書かれた以上の額は支払わないと主張した。しかし、最終的に乗組員は未払いとなっていた賃金にほぼ近い、計6万米ドルを支払われ、同船は開放された。

MLCでは、ILOが設定する最低賃金を考慮した最低賃金を設けることが批准国に義務付けられている。この点に関しては、PSC当局が最低賃金の実施を担保できるのか、また、船主がILO最賃を下回る賃金を支払っていることが発覚した場合の旗国の役割は何なのか、という疑問が残る。■

スベトラナ号はヴィクトリア・マリタイム・トレーディングが所有・運航し、マルタの首都ヴァレッタに登録されていたが、10月20日にウエールズのカーディフで拿捕された。船員の賃金が何か月も未払いになっていることが発覚したためだ。

本船の拿捕から僅か8日目には英海上保安庁 (MCA) によるPSC査察が実施され、船舶に11の欠陥が見つかった。例えば、消防用の主要なパイプラインが腐食して穴が開いていたり、貨物倉にある火災報知機のインジケーターが壊れていたり、補助ステアリング・モーターが無くなっていたりした。

ITFはMCAから乗組員の支援と未払い賃金の計算を頼まれた。上船して、ロシア人、ウクライナ人、ブルガリア人の乗組員が殆ど賃金を受け取っていないことが分かった。6月に上船して以来、賃金を支払われていない船員もいた。彼はその前に乗り組んでいた船

遺棄船員に 対する 新たな 保護規定

改正海上労働条約（MLC）が2017年1月18日に発効した。

ITFは長年、船員に対する船主や政府の責任を訴え、船社の財務状況が悪化したり、船舶の欠陥で運航中止に追い込まれたりした場合に、船員を船内に置き去りにすることを違法とするよう訴えてきた。今、この長年の取り組みに明るい兆しが見えてきた。

改正の意義は？

船主は、船員が直接請求可能な保険に加入するなどし、船員が遺棄された場合に、迅速な金銭的支援を可能とする十分な資金を確保しなければならない。これはつまり、船員が賃金や食糧を与えられず何か月も放置され、帰宅できない状況がもはや発生しなくなることを意味する。

MLC批准国を旗国とする船舶（本稿執筆時点で世界の船腹量の91%に相当）は、英語で記載された保険の証書を「船内の目立つ場所に掲示」することになっている。

もし、遺棄される危険を感じた場合は、モタモタしては駄目だ。まずは、船主に連絡すべきだ。船内に備置されている「海上労働適合申告書（DMLC）」に船主の名前と連絡先が記載されている。実際に遺棄された場合は、船主が加入している保険会社に直接、苦情を申し立てること。

次の場合は保険（や他の金銭的保証）が適用される。

船主が

・ 船員の本国送還費用を支払わない場合

・ 必要な支援なしに、船員を置き去りにした場合

・ 契約上の賃金を2か月以上支払わない等、船員との連絡を一方的に断絶した場合

これらの場合、雇用契約や団体協約で規定されている賃金およびその他の手当を最大4カ月分、船主が加入する保険会社に請求できる。できるだけ早く行動することが重要だ。問題が発生してから6カ月後に請求しても、4カ月分の賃金しか戻ってこない。

保険は、本国送還費、妥当な食費、必要な衣料費、宿泊費、飲料水代、船内で生存するために必要な燃料代、必要な医療費等、合理的な経費の全てをカバーしている。本国送還費は「適切かつ迅速」な旅費を意味する。（通常は空路で、食費、宿泊費、携行品の輸送料等、移動に必要な合理的な経費の全て含む。）また、保険期間は、遺棄された時から自宅に到着するまでである。

国際P&Iグループ（次頁参照）は、24時間の緊急電話対応を行っている。電話番号は、船内に掲示されている保険証書やオンラインで見つけることができる。遺棄されたと思ったらすぐに連絡することだ。

旗国や寄港国は適切な保険証書が船内に掲示されているかどうかをチェックしなければならないことになっている。■

遺棄されたと思ったら？

船主が

- ・雇用契約の満了にもかかわらず、本国送還費用を支払わない
- ・食料、飲料水、燃料を供給しない
- ・2か月以上、賃金未払いが続いている

これらのいずれかに直面している場合、2006年のILO海上労働条約は、「遺棄されている」と見なします。

船主が加入している保険会社に連絡して下さい。（船内に掲示されている保険証書に連絡先が記載されています。下記の国際P&Iクラブ会員リストも参考にして下さい。）旗国、外国船舶監督官（PSTO）、ITFインスペクターに警告してもよいでしょう。

事態が悪化する前に、迅速に行動することが重要です。

賃金が保証されるのは最大4カ月です。手遅れになる前に苦情を申し立てましょう。

国際P&Iグループ

- ・スウェーデンクラブ www.swedishclub.com
- ・英国P&Iクラブ www.epandi.com
- ・スクルド www.skuld.com
- ・ブリタニカ www.britanniapandi.com
- ・スチムシップ・ミューチュアル www.steamshipmutual.com
- ・ガード www.gard.no
- ・ロンドン P&Iクラブ www.londonpandi.com
- ・ウェスト・オブ・イングランド www.west-pandi.com
- ・ノース www.nepia.com
- ・船主 www.shipownersclub.com
- ・スタンダード www.standard-club.com
- ・アメリカンクラブ www.american-club.com
- ・日本船主責任相互保険組合 www.piclub.or.jp

シーフェアラーズ・ブルテンでは、国際海事機関（IMO）における船員と船舶自動化に関する最近の動向を特集する。

IMOだより

「作業員(industrial personnel)」という新たな職種カテゴリーの導入と、配乗と疲労がもたらす組合の懸念について、ITFのIMO代表を務めるブランコ・バーランが説明する。

「作業員」という新たな職種カテゴリーが導入されることが船員にもたらす影響を懸念している。船舶の運航の仕方が変わるきっかけになるからだ。

モバイル・オフショア掘削部門では、既にこの職種が導入されており、船員と作業員という二種類の労働者が働いている。

ナビゲーションやエンジニアリング、当直などを担当する海運部門の船員は最小限に減らされる可能性がある一方、作業部門（industrial department）に従事する作業員は、保守、修繕、係船、ケータリング、清掃など、その他全ての業務を担当する。

当直を置かない遠隔操作の船舶においてすら、保守、修繕、技術サポートなどを担当する人員を上船させる可能性が依然として残っている。この新しい職種カテゴリーの定義づけにより、この人員がSTCW条約の規定による資格をもち、権利や労働条件を国内外の法律によって保護されている船員ではなく、無規制の「作業員」によって占められていくことを意味する。

このような動向は、船員や船主、行政に適用されている既存の規制や法的な枠組みを揺るがす可能性があり、一連の予測できない弊害をもたらし得る。現在、世界79か国が批准し、世界の商船隊の91パーセントに適用される

2006年海上労働条約とも矛盾する可能性がある。

運航上のマンニングと疲労の問題は長らく、船員やITFの懸案事項だった。IMOで現在進行中の議論は、疲労に関する現行のガイドラインを修正することに集中しているが、疲労を削減する主な解決策として、ITFは適切な運航上のマンニングを実施すべきだと主張している。

複数あるガイドラインの修正案のそれぞれが7つのモジュールから成ることとなり、その全てがISMコード（国際安全管理コード）、最小安全配員、MLCなどの国際条約を考慮したものとなり、船内業務の安全を確保するのに十分

な人員が配乗されることになるだろう。

ITFはまた、特に船舶や船員に課せられている膨大な量の管理や事務的な負担も懸念している。こうした負担に加え、船長や乗組員が犯罪人扱いされるかもしれないというリスクもあるが、これにはITFは強く抗議している。全ての船員が誠実かつ公正に処遇されるべきだ。■

Copyright RoIs-Royce

安全かつ費用対効果の高い船の運航には船員は不可欠



Copyright Rolls-Royce

ITFに加盟するアメリカ船長船員パイロット国際組合のジョージ・クィック副委員長が、無人船舶が船員にとって何を意味するのかを検討する。

情報通信技術とロボット技術の革新は既に海運産業に影響を及ぼし始めている。

しかし、船舶自動化の将来に関するビジョンの殆どが、機器製造業者やそのサービスサプライヤーの野心的な主張に基づいている。

彼らは主に制御された製造環境や流通産業にのみ適用される動向に依拠している。そのようなモデルが非常にユニークでダイナミックかつグローバルで制御できない海運産業の環境にも適用できるのかについては、かなりの疑問が残る。

国際海事機関（IMO）は既にEナビゲーションの支援技術を開発し、利用しようとしている。これは、AIだけを活用し、独自に判断をする、真に自動化された無人船の登場に繋がっている。

しかし、広く信じられているように、遠隔操作に対応する技

術を備えた船舶の建造コストは、乗組員や乗組員用の居住設備を排除したとしても、従来の船舶の建造コストを上回る可能性が高い。加えて、陸上サイドにも、モニタリングや制御、保守、修繕、その他の機能をもつインフラが必要となるが、これらの業務には、現在、労務費の安い労働供給国の船員が主に従事している。

これまでのところ、船主は無人船という考えにそれほど関心を示してはこなかった。船主は無人船が競争優位を提供し出して初めて、無人船を取り入れることになるだろう。

船舶自動化を推進する人々は、ヒューマンエラーを排除することがコスト削減や安全性向上に繋がると言うが、技術系システムやコミュニケーションリンク、サイバーセキュリティ面での新たな種類のエラーが生まれたり、遠隔地にいる人間の管制官が船舶や船舶を取り巻く現実の環境から隔離された状況で

勤務したりしなければならないといった状況によるリスクは極めて高い。

彼らはまた、複雑で高度な自動化システムには高度熟練オペレーターが必要になるため、船員の技術向上につながるだろう、それにより、船員はより稼ぎの良い職種へと移ることが可能になると主張するが、そのようなことは他の産業では起きていない。基本的な能力や低レベルでの意思決定機能は技術に埋め込まれるため、考えることができる機械の登場で、人間が考えることが必要ではなくなる。

さらに、ダイナミックかつ複雑な海運産業では、経験に基づく評価や判断を、大抵は時間の制約のある中で下すことが極めて重要であり、適切な評価や判断が成功と大惨事に分ける。

労働組合は新技術に反対しているわけではない。しかし、単純に利益を押し上げるためだけに新技術に雇用が奪われていく

といった、「技術による失業」が起きることを懸念している。

こうした技術がもたらす変化は、第四次産業革命などとも呼ばれるが、労働者や仕事の本質に影響を及ぼすだけではなく、今後の社会や経済システム、政府機関の在り方にも影響を及ぼす。

この変化が労働者や社会にどのような変化をもたらすのか、変化のあり方を形作る過程を労働組合として支援したいと考えるのであれば、組合にできることといえば、この変化を船員たちがうまく航海できるよう、助けていくことだ。だからこそ、組合はコスト効率と安全性の両面から、船の運航に船員は不可欠であるとの主張を展開していかなければならない。

アメリカ船長船員パイロット国際組合の詳しい情報は以下のサイトから閲覧可能：
www.bridgedeck.org ■

ITFは、IMOにおいて、船員の利益を全面的に代表できるよう、船舶の自動化問題を検討する作業グループを設置した。また、世界海事大学が無人船舶に関する報告書の作成を委託した。

健康増進

ITF船員トラストが健康増進のための10の秘訣を伝授

1. 健康な身体は健康な精神から

体と心は別々だと思いがちだが、健康な食事をし、10分間ほど運動すれば、エンドルフィンが放出され、体調への自信が高まり、耐久力もアップする。

2. 人と接しよう

何か月も船内に閉じ込められていると、仲間の船員とは仲良くなれるが、閉所恐怖症を引き起こす可能性もある。オフラインで利用できるITFのアプリ「Shore-leave」(www.seafarerstrust.org/apps)を活用して、新たな出会いが期待できる船員センターの場所や、家族に電話するために必要なWi-Fiへのアクセスポイントをチェックしよう。

3. 人のためになることをしよう

良い気持ちになりたければ、良いことをしよう。仲間の船員の手助けをすれば、自分もハッピーな気持ちになり、健康になれる。難しいことをする必要はない。親切な言葉をかけたり、微笑んだり、優しい態度を示したりするだけで十分だ。

4. 新しいことを学び続けよう

学習は、好奇心、熱意、自信、持続力を高めてくれる。Duolingo (www.duolingo.com)などのアプリを使って外国語に挑戦してみてもいいだろう？ IMOが最近開発した無料の教材「MaritimeEnergy Efficiency」(<https://goo.gl/D7oyqc>)を活用してみてもよいだろう。

5. 目標を持とう

体重を減らす、学習教材を終える、家族に電話するなど、何でもよいから目標を設定してみよう。その目標に向かって努力することは幸福につながる。成功すれば達成感も味わえる。

6. 身の回りの出来事に関心を持とう

海に沈む美しい夕日や、上陸先の環境など、今、自分の回りで起きていることに関心を寄せてみよう。見るもの、聞こえるもの、感じるもの、何か発見がある

はずだ。

7. プラス思考で

人生は山あり谷あり。誇りを持って仕事に取り組んだり、好きな本を楽しんだり、前向きな気持ちで生きていけば、上昇スパイラルを呼び起こすことができる。

8. 逆境に負けるな

自分の身に起きることは選べないが、起きてしまったことへの対応は自分で選ぶことができる。知識は力なり。乗船中の法的権利や救済策について学ぶことから始めてみよう。船員の権利インターナショナル(SRI)のアプリが役に立つ(www.seafarersrights.org)。

9. ありのままの自分で

何か月も家族と離れ、船内で単調な生活を続けていると、物事を大らかに捕えられなくなりがちだ。自分も含め、完璧な人間などいないということを受け入れよう。

10. 自分よりも大きな世界に関わろう

自分よりも大きな世界—宗教、精神論、組合活動、やりがいのある仕事、ヨガなど、何でも構わない—と関わることで幸福度や健康度が増すことが科学的に証明されている。

船員必携のアプリをチェックしよう！





キャンペーンに参加しよう

あなたが港湾労働者なら：自分の港でキャンペーンをどう支援できるかについて所属する組合に聞いてみよう。あなたが船員なら：港でラッシングやアンラッシングをやるように言われたら、船の名前と現在位置などの情報をReclaimLashing@itf.org.ukまで知らせて欲しい。

全ての船員に告ぐ ラッシングは港湾労働者の仕事だ

ベルギーでITFインスペクターを務めるクリスチャン・ルースがITFと欧州運輸労連（ETF）がなぜ船員が港湾労働者の仕事を奪う状況を止めさせる運動を強化しているのかについて説明する。

港でのラッシングは港湾労働者の仕事であり、訓練を受けた港湾労働者しかやるべきではない。非常に危険な仕事であり、訓練を受けていない人間が行うと、ケガや健康被害、場合によっては死亡事故に繋がり得る。乗組員や船の安全を確保する上で必要な場合を除き、港で貨物のラッシングやアンラッシングを乗組員にやらせるべきではない。

あなたがFOC船に乗り組む船員なら、あなたの船はITFが承認する団体協約（CBA）を締結している可能性がある。これについては船員アプリで確認して

みよう。

各ITF承認CBAには、次のような条項が含まれている：「貨物のラッシングとアンラッシングは港湾労働者の仕事であり、乗組員にこの仕事をやらせる指示が出されるべきではない。但し、地元の港湾労組から事前に承認を受けている場合はこの限りではない」。書面による港湾労組の承認なく、FOC船に乗り組む船員にラッシングやアンラッシングを行うように命じる会社も、船長も、職員も、ITF協約内のこの条項に違反していることになる。

ITFおよびその欧州組織であるETFに加盟する欧州北部の組合が「港湾労働者のためにラッシングとフィーダー船での貨物の固縛作業を取り戻す」ためのキャンペーンを展開している。2016年の9月の第一週に、ITFインスペクターが船内でキャンペーンを実施した。エルブフィーダー号での活動の報告は5ページを参照のこと。■

口コミで広めよう

シーフェアラーズ・ブルテンの裏表紙に掲載されている、ITFが新しく作成したラッシングに関するリーフレットを読んで、乗組員全員がリスクと港湾労働者の権利について分かるよう、このリーフレットを船内に掲示しよう。



画期的な研究が港におけるコンテナの安全衛生をより高めるはず

シャロン・ジェームズITF港湾部長が、グローバルコンテナ港湾産業で働く労働者の安全衛生と福利に関する最も包括的なエビデンスベースの新たな研究について考察する。同研究は、港湾労働をより安全にするために、コンテナ港の大手オペレーターがもっと努力するべきだと指摘している。

ITFファミリー、グダンスク港の労働者の協約締結を支援

ITFに結集する仲間による強力な運動と支援が奏功し、ポーランドの港湾労働者が団体協約（CBA）をディープウォーター・コンテナターミナル（DCT）社と締結したとソリダノスク組合のグダンスク港の主任オルガナイザー、アダム・ティルススキが語る。



ポーランドNSZZソリダノスク組合の全国海運港湾労働者部門は2012年にグダンスク港のDCTの組織化を開始した。2013年4月に新たな組合を結成し、DCTで働く労働者の2割をすぐに組織することができた。2013年7月には基本的な組合承認協約を会社と締結できた。

しかし、この協約をDCTが単なる「形式的作業」と見ていたことは明らかだった。新組合が力をもち始め、先を見越した行動を取り始めると、会社側は益々組合敵対的になっていった。会社が労働者を尋問し始め、怠業したら解雇すると脅し、実際に組合活動家2名を辞めさせた。

そこで、ITFに支援を求めた。折しも、グダンスク港で第二のバース（2016年10月に運営開始）の建設に必要な

融資の許可が欧州復興開発銀行（EBRD）から下りたことを聞きつけたが、この融資の条件に、債務者が労働者の組合加入権と団体交渉権を認めることが入っていた。ところが、DCTは組合と結んだ承認協約を労働者の権利を尊重している証拠としてEBRDに提出していた。

ITFがソリダノスク組合の代理としてEBRDに赴いたことで、EBRDは組合が正式な苦情を申し立てた際の政治的な影響と、第2回目の融資について検討すると述べた。この効果は絶大で、これがきっかけとなり、DCTが組合側と協議を開始した。

しかし、会社は依然として組合の副委員長と活動家2名の雇用契約を更新しようとしなかった。これを受け、組合はDCTのCEOが第二バースの建設について顧客企業と商談

している場に入り込み、請願書を提出した。その結果、会社は組合のオルグ担当がターミナルに出入りすることを禁止した。

この時点で、組合はこの事態を世間に公表することにした。会社の権利侵害について検察に提訴し、バルト海交通運輸総会において抗議行動を実施し、大規模な集会を組織し、ターミナルを2時間封鎖した。

ITF加盟労組のオーストラリア海事組合（MUA）が私たちとともに、DCTの所有者のマッコーリー銀行を標的とする活動を支援してくれて、同行の株主とも話をすることができた。ITFとITFの欧州組織である欧州運輸労連（ETF）、その加盟組合のヴェルディ労組、FNCTTFEL-ランズバードン労働組、ユナイテッド・ザ・ユニオン労働組などが一丸とな

り、欧州全土のマッコーリー銀行前でビケを張った。また、ITFとデンマークの加盟組合、3Fは、DCTの最大顧客のマースク社に働きかけた。ITFはまた、レイバースタートによるオンライン・キャンペーンのきっかけも作った。

もはやDCTに隠れ場所はなくなり、最終的に組合を交渉のテーブルに招き入れるに至り、その結果、CBAを締結することができた。

このキャンペーンを受けて、今後、EBRDは国際労働組合総連合（ITUC）とより緊密に協力するための合意書に調印した。

ソリダノスク組合の組織化の取り組みについての詳細な情報は以下のサイトで閲覧可能：

www.solidarnosc.org.pl

■

研究から、大手グローバル港湾ターミナル・オペレーターは自社ターミナルにおける安全管理に取り組む決意をもってはいるが、職業安全衛生（OHS）政策を策定するにあたり、労働者や労働組合を十分には関与させていないことが分かった。

労働者からの労災報告は、企業の報告件数を上回るため、港湾労働者の見解は経営側とは異なることも判明した。労働者の約7割が非常に大きな身の危険を感じると回答し、一方で、約6割が職業に起因する健康被害のリスクがあると応えた。港湾労働者が共通して抱える仕事に起因

する健康被害について、会社のOHS対策では対応が十分なされていないと労働者は感じており、会社の福利サービスも労働者のニーズに適切に対応していないと思っている。

この研究から、労働者に提供される保護措置が職種ごと、ターミナルごと、国ごとに大きく異なることも分かった。その他、懸念される分野には以下がある：

- ・女性港湾労働者独特のニーズに対して殆ど全く対応がなされていない。
- ・直近の安全リスクに気を取られる余り、長期的な健康被害について注意を払えない。

- ・下請け会社の労働者の安全衛生状況はさらに悪い。
- ・生産性面の目標が、安全衛生を優先させようという意思を削いでいる。
- ・最高の基準を適用することに関して、少なくともOHS管理に対するアプローチが国に関係なく一貫していない。

この研究結果は、OHSに関する政策と慣行を変えて改善させることを求めている。企業レベル、ターミナルレベルでの安全衛生対策に責任をもつ人々に対し、対策を見直し、報告書が指摘する不足部分を補うように要請している。

港湾における安全衛生に關するILO行動規範が修正される際には、この報告結果を考慮するようにITFは勧告する。

この研究はITFと職業安全衛生研究所（IOSH）が共同で依頼したものだ。■

「グローバル・コンテナターミナル：安全衛生と福利への対応」は以下のサイトから閲覧できる：

www.iosh.co.uk

漁船員の搾取・虐待 見え始めた 希望の光





漁船生活の闇を調査

ニューヨーク・タイムズ紙のジャーナリスト、イアン・ウルピナは、2年以上かけて海上の犯罪や暴力について取材し、その結果を「Outlaw Ocean（無法地帯の海）」と題する連載記事で公表した。

海で起きていることに興味を抱いたきっかけは？

子供の頃から、地図上の青く塗られた部分に関心を寄せていた。その後、シカゴ大学で人類学を専攻していた時に、シンガポールから調査船に乗る経験をし、船員や漁船員の生活に特に関心を抱いた。だから、ニューヨーク・タイムズに就職してからも、いつか会社の資金で、地球の3分の2を占める、この統治されていない場所、統治不可能な場所をリサーチするというアイデアを長い間、温めていた。

漁船は最もひどい虐待が行われている場所だと言っているが、よく見られる虐待は？

連載記事では、ソマリア沖の海賊「キャプテン・フィリップス」を上回る様々な犯罪—違法漁業、国際的なダンプング、殺人、奴隷労働、強制労働、人身売買、武器密売—に焦点を当てている。南シナ海などでは、何万人もの移民（そのほとんどが青少年）が港に送られ、強制的に漁船に乗らされている。各国政府は、公海を取り締まる動機もなければ、資金もない。カメラは殺人すら捕えているが、捜査する者はいない。インターポールが密漁者のリストを公表しているものの、彼らを捜索・逮捕しようとする国はない。

最も深刻な虐待は？

我々が南シナ海で目にした奴隷労働の一つにラン・ロンのケースがある（34頁参照）。彼が乗せられた漁船は、タイ沖で主に飼料用の魚を捕獲していた。漁獲物のほとんどが米国で缶詰のキャットフードやドッグフード、鶏や豚の飼料、養殖魚のエサとして販売され、アメリカ人が消費していた。

どうやって漁船に乗り込んだのか？

思ったよりも簡単だった。陸から離れれば離れるほど、船長を説得しやすくなるので、船を乗り継いでいった。港で最初の船に乗り込む時が一番難しかった。母船の船長は、我々を乗せることには同意するが、港で乗せることは頑なに拒否した。港では、西側のジャーナリストや人権活動家が批判的な記事を書

くことがよく知られていたからだ。そこで、我々は小型ボートで10マイルほど沖に向かった後、母船に乗り換え、さらに50マイルほど進んだ。すると、母船の船長が別の船を無線で呼び、50マイルほど我々を乗せるよう船長に頼んでくれた。こうして、3度の乗り継ぎを経て、ようやく目的の漁船に到達した。

帰日も3回乗り継いで行かなければならない。恐くないのか？

衛星電話1台しか持っていなかった。それをなくしてしまえば、完全に連絡が絶たれる状態だった。確かに恐かった。しかし、危険なのはむしろ船内の状態と天候だった。港から離れば離れるほど、船長も乗組員も我々を脅威とは見なさなくなっていたので、我々を傷つける理由もなかった。彼らにとって我々は、ネズミの多い漁船に乗り込み、漁船員の仕事を取材したがついているただの他人に過ぎなかった。

これからも漁船の取材、執筆を続けるのか？

2016年末に連載を再開するために現場に取材に行こうと思っている。また、世界各都市を回り、このプロジェクトや問題についてのプレゼンテーションを行う予定だ。撮影した写真やビデオなどを多用し、視覚に訴えるプレゼンテーションにするつもりだ。プロジェクトの動機、目的、戦術、驚き、課題、経緯、発見、政策への影響等を40分間で発表する。

よくなっている部分や希望はあるか？

ある。ゆっくりではあるが、いろいろ変わってきている。我々が報道した特定の問題に関して、犯罪捜査や港での査察の強化、政府の改革等、さまざまな動きが見られている。

より高いレベルでは、水産物のトレーサビリティという新しい動きが見られる。これは、漁獲された場所や漁獲した者の権利を追及することで、グローバル・サプライチェーンの透明性や責任の強化を目指す試みである。■

イアン・ウルピナの連載記事はwww.nytimes.com/oceansで閲覧できる。イアン・ウルピナに直接、メールを送り（urbina@nytimes.com）、「Outlaw Ocean」の無料インストールをリクエストしてもよい。

ラン・ロンの話

カンボジアの自宅で幼い兄弟がお腹を空かせているのを見て、国境を越えてタイの建設業で働かないかという誘いに応じた。

しかし、タイのサムットプラカン港近くに到着すると、武装した男たちに何日間も監禁された。その後、6人の移民労働者と一緒に安っぽい木製の船に寄せられた。これが3年間に及ぶ海上の地獄生活の始まりだった。

「泣いたよ」ラン（30歳）は、漁船から漁船へと2度も身売りされた体験を語った。何度も脱出を試みたため、他の船が近づくたびにランの首に鎖をかける船長もいた。

ソン・ナンの船が現れた時、ランは9カ月間も鎖につながれ

たり、外されたりする生活を強いられていた。

ソンは10分ほど漁獲物の荷卸しを行った後、ランが鎖につながれている理由を船長に尋ねた。船長は、「脱出しようとするからだ」と答えた。ソンは港に戻った後、ステラマリスに連絡した。ステラマリスはランの解放に必要な25,000パーツ（約750ドル）を集め始めた。

母船で港に戻る6日間、ランは泣き続け、それ以外はほとんど眠っていた。ランの救出に手を貸したことが他の漁船にばれない様に、母船の乗組員がランの身を匿った。

初めは過ぎゆく日、月を船内の木製の手すりに刻みこもうとしていたが、そのうち、それもあきらめたとランは語った。「もう二度と陸を目にすることはなかった」と。



ITFが漁船の査察を開始

世界各国のITFインスペクターが2016年10月にビーゴ港（スペイン）に集まり、増え続ける漁船員の支援要請に応じる方法を検討した。

ITFはこれまで、商船に対して実施しているような日常的な査察を漁船に対しては実施してこなかった。

「ILO第188号条約の発効は、漁船員の労働環境の改善を意味する。現在、漁船員は法規制という観点からは最も放置された職業であり、かつ、最も危険な環境で働いている」とラズ・バズITFイン

スペクター（ガリシア・アストゥリアス担当）は言う。

「不公正な処遇や健康へのリスクをめぐり、漁船員からの支援要請が増加する中で、ITFインスペクターがどのような状況・方法で要請に応じるかを決めるのは時宜になっている」とバズは続けた。

ILO条約第188条は、最低

休憩時間、安全対策、業務上の疾病、船内の医療措置、乗組員の賃金、居住区・食料の改善等を実現する重要なツールだ。

6月、バズは国連の会議でILO第188号条約の早急な批准を熱心に訴えた。その結果、EUの代表者が漁船の船上労働の最低要件を盛り込ませることを提案した。

バズは、船籍登録や船舶管理の甘さを悪用し、最貧国からの出稼ぎ労働者を搾取することで利益を得ている悪徳船主の問題を訴えた。

ビーゴで開催されたITFインスペクターの会議には、アントニオ・パドロンIMOスペイン大使、配乗会社Albacoraの代表者、海事社会院（SMI）代表者も出席した。■



産業ハブ・プログラム アラブ地域へ

アルジェリアの強力な石油労組の組合員、ハム・チュリアは、毎朝、アルジェリア最大の港、アルジェ港の職場に出勤した時、港を動かしている様々な職種の労働者のネットワークを強く感じている。



アルジェ港のようなハブは、ITFとインダストリアルが合同で実施する産業ハブ・プログラムの中心的存在だ。このプログラムは、地理的に重要な場所で働く様々な部門の労働者の相互支援や集団としての力の強化を目指すプログラムである。船員や港湾労働者にはお馴染みのコンセプトだ。

2015年、英国およびアイルランド最大の組合であるユナイトが参加して、英国のフェリックストール港、ハンバー港、グランジマウス港で実施した試験プロジェクトが成功したことを受け、このプログラムをアラブ地域に

も拡大することが決まった。

アルジェリアの海事、石油、ガス産業を組織する組合が、路面、鉄道、民間航空産業を組織する組合とアライアンスを結成。ハブの組織化の重要性を組合員に説きながら、産別の枠を超えて、労働者が効果的に結集する方法を模索している。

このアライアンスのメンバーは、チュリアの石油ガス化学労連（FNTPGC）の他、アルジェリア一般労働組合（UGTA）、交通運輸労連（FNTT）、アルジェリア港湾労連（FNTPA）に加盟する組合だ。「このアライアンスの最初の役割は、我々、労働者の仕事を分かってもらうこと、労働者としての経験・知識を共有すること、団体交渉や労働者の権利向上などの組合の活動を知らせることである」とチュリアは言う。

アルジェリアのハブ・プロジェクトは、2017年2月に予定されているITFアラブ地域総会で正式に立ち上げられることになっている。

「アライアンスに女性が参加することは、職場における女性の役割向上や、組合や社会における女性の地位向上に役立つだろう」

ジャミラ・マディオニ
FNTPGC社会サービス・
コーディネーター

産業ハブ・プログラムの
詳細はこちら：
www.itfhubs.org
ソーシャルメディアはこ
ちら：
#OurHubs.

UGTAの詳細はこちら：
www.ugta.dz
ユナイトの詳細はこちら：
www.unitedtheunion.org
インダストリアルは鉱
業、エネルギー、製造業
の労働者を組織する国際
産別組織です
www.industrialunion.org

船員の皆さん へお願い

港に停泊中にコンテナのラッシング (固縛) を命じられていませんか？

船員のラッシングが増えているようだ。船社にとっては、荷役の時間を短縮したり、訓練された港湾労働者に支払うコストを削減したりできるからだ。

一方、ラッシングをやらされる船員には対価が支払われることはほとんどない。船員の労働時間は増え、仕事のスケジュールは過密になり、ストレスや疲労は蓄積していく。

上陸したり、休憩したり、友人や家族に連絡する時間もなくなる。

適切な訓練を受けていないのに、作業を命じられるため、負傷したり、命を落としたりすることすらある。

ラッシングは危険な作業だ。ITF協約第3条は、「ラッシングは港湾労働者の仕事であり、現地のITF加盟港湾労組との事前合意がない限り、この仕事を船員に命じるべきではない」と明確に規定している。我々ITFは、全船舶にITF協約を締結すべきだと考えている。

港に停泊中に、会社、船長、あるいはオフィサーが、現地の港湾労組との合意文書なしに、乗組員にラッシングを命じれば、ITF協約違反となる。このような事態が発生した場合は、ITFに連絡をして下さい (ReclaimLashing@itf.org.uk)。

ITFは秘密を厳守し、会社に連絡することはありません。

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



ITFは世界中の450万人の交通運輸労働者を
代表する国際労働組合組織です。
運動の詳細はwww.ReclaimLashing.orgへ

