シーフェアラーズブルテン

No.32/2018

国際運輸労連(ITF)

船員の遺棄
―海運産業の汚点―

ITFアラブ地域ネットワーク

公正な処遇を求めて

ITFに支援を求めるには

目次

4 数字に見るFOCキャンペーン

5 ITFアラブ地域ネットワーク

7-10 ITFの支援活動

11-12 行動する労働組合

13-16 遺棄

17 ILO海上労働条約（MLC）

18 ITFインスペクター

綴じ込み8頁の案内書

ITFの連絡先とアドバイス

19 プロフィール メアリー・リュー（SMOU）

20-22 公正な処遇を求めて

23-24 健康・福利

25 ITF船員トラスト

26-27 業界の動向 家畜運搬船

28-29 カボタージュ

30-32 漁船員

33 港湾労働者

34 女性船員

35 ビルマのカウボーイ

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（船員60万人を含む）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。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.32/2018
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　**FAX** 03－3769－4471　**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：Danny Cornelissen (Maritime Photographer)

ようこそ

海運産業には船員遺棄の問題がはびこっている。自らの責任を認識できず、船員をあり得ない環境に放置する船主が依然として存在する。あなたが船員で、遺棄されたとしたら、どうするのか？あなたはどんな権利をもっているのか？遺棄船員は本当に近代の奴隷制度の犠牲者なのか？船員遺棄の問題は、シーフェアラーズ・ブルテン2018年度版の中心的テーマとなっており、船員の個人的なエピソードも掲載している。

水産部門で働く何百人もの労働者は、最も法律の保護を受けられずに働いてい　ますが、2017年11月16日にILO第188号条約（漁業労働条約）が発効したことにより、労働条件の改善を期待できるでしょう。「現場最前線レポート」には、ITFが初めて漁船の査察を行った様子が描かれています。

今号ではまた、ナイジェリアのアステリス号の船員の悲惨な実情を紹介し、船員の犯罪人扱いの問題にもスポットライトをあてます。

船員の皆さんが刑事訴追や取り調べを受ける場合、助言や支援をどこに求めればよいのかを記したITF作成のガイドブックも参照にしてください。

このような形で、ITFは船員、その他の交通運輸労働者に、より良いサービスを提供できます。ITFと加盟組合は、革新的な運動（キャンペーン）展開、組織人員の拡大、組合員の活発化、使用者や政府との建設的な関係の構築を重視しています。

このアプローチを実践している良い例がシンガポールです。シーフェアラーズ・ブルテン（SB)2018年度版には、シンガポール海事職員組合（SMOU)のメアリー・リュー委員長のインタービュー記事が掲載されています。SMOUは海運産業や政府と効果的に協力し、シンガポール人船員のための訓練や、より良い労働条件を提供しています。

また、この雑誌を通じ、新任のITFインスペクターをご紹介できることも大きな喜びです。彼らは、皆さんとともに職場でより良い労働条件を勝ち取るために不断の努力をしている全世界に140人いるITFインスペクターの仲間に新たに加わりました。ITFインスペクター兼活動家のシュエイ・トゥン・アウンの波乱万丈の人生について語る映画もぜひ見ていただきたく思います。

また、8ページにわたる綴じ込みガイドを見ていただければ、ITFインスペクターにどうすれば連絡を取れるのか、採用詐欺の犠牲にならないためのアドバイスなどが分かります。

これらの物語を読めば、あなたもITF加盟組合に加入することで、常にあなたのために、あなたの味方になって闘ってくれる力強いグローバルITFファミリーの一員となることができると感じていただけると思います。さあ、あなたもITFに入りませんか？

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(2017年)

数字に見るFOCキャンペーン(2017年)

ITFが査察した船舶の数（本誌発行時点）

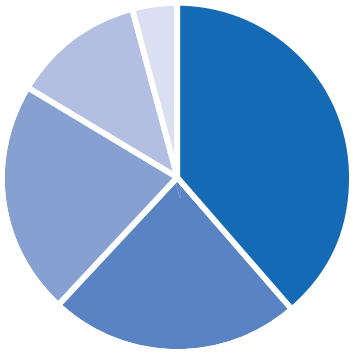
- 船舶数 9,160
- 問題が判明した船舶数 6,959
- 問題がなかった船舶数 2,201

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

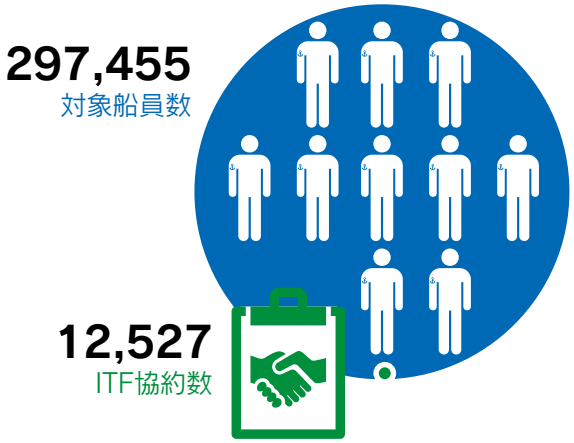
（本誌発行時点）



- 協約関連 2,502件
- 賃金未払い 1,490件
- 契約違反 1,410件
- 国際基準の非遵守 778件
- 医療関連 260件

ITF協約の対象となる船舶と船員の数

（本誌発行時点）



ITF アラブ地域ネットワーク

ITFインスペクターのモアハメド・アラチェディが、アラブ地域で増加する船員遺棄や賃金未払いに対応するために設置されたITFアラブ地域ネットワークについて説明する

アラブ地域のほとんどの国は、2006年の海上労働条約（MLC）を批准していない。北アフリカ諸国には活発な組合がいくつか存在するが、ペルシア湾岸諸国は状況が異なる。頼りになる制度や資源は存在しないため、アラブ地域の港に寄港する船員は特に搾取されやすい。

ITFは2017年１月、アラブ地域のITF加盟組織の組合員で、英語が堪能で、組合活動や海運の経験の持ち主のネットワークを築き上げるプロジェクトを立ち上げた。このネットワークのメンバーが組合の連絡窓口となり、船員からの支援要請に応じる。

組合やITF本部の両方に連絡をとりながら、船員の問題に対応するのが私の役割だ。船員から要請が入ると、ITFの既存の窓口に連絡を取るが、窓口が存在しない場合は、ネットワークに参加する組合に連絡を取り、支援を呼びかける。そして、我々の戦略と照らし合わせて、適当と判断される場合は、その組合に協力を要請し、今後の支援窓口になってもらう。現在、ITFの既存の窓口がアルジェリアとモロッコに、ネットワークの支援窓口がイエメン、バーレーン、オマーン、クウェート、イラク、ヨルダン、チュニジアに存在する。

より多くの支援要請に対応できるよう、さらなる人材を養成するために、研修も実施している。研修の内容は、船舶査察、ILO海上労働条約（MLC）、ITF協約、FOCキャンペーン、現地組合の関与方法等である。2016年12月にヨルダンで実施された２日間の研修には、アルジェリア、バーレーン、エジプト、イラク、ヨルダン、クウェート、モロッコ、オマーン、チュニジアから25人が参加した。彼らは以降、イエメンの紛争に巻き込まれたヤス号の乗組員のケース（詳しくは６頁へ）を含め、難しいケースの解決を支援してきた。2018年初頭には、イエメンの組合の窓口となる組合員の研修を行う予定だ。

支援活動には現地の海事当局の協力が不可欠だ。2017年10月、ITFとアラブ首長国連邦（UAE）運輸当局（FTA）との会合が実現し、UAE領

6頁へ続く

ITFアラブ地域ネットワーク

5頁から続く

海で遺棄事件が発生した場合の両者の協力（2018年初頭に締結を目指す協力文書を含む）が確認された。

FTAは、MLCの批准に向けて努力することを発表し、ITFはこれを支援することを約束した。

2017年12月11～12日にバーレンでITFの会議が開催され、ITFアラブ地域事務所、バーレーンのGFBTU組合、バーレーン海事当局、その他のアラブ諸国の代表者が出席した。これらのネットワークの強化とともに、MLCの早期批准を期待したい。

活動は順調に進んでいる。これまでの成果を基に、より多様で高度な研修を開催し、連帯を強化し、新しい活動分野、加盟組織や国にネットワークを拡大することで、さらに前進していきたい。イランの加盟組織とも活発に協力を行っている。連絡窓口設置を目指し、2018年前半に研修を計画している。■

2017年10月、ITFとアラブ首長国連邦（UAE）運輸当局（FTA）との会合が実現し、UAE領海で遺棄事件が発生した場合の両者の協力（2018年初頭に締結を目指す協力文書を含む）が確認された。

モアハメド・アラチェディITFインスペクター

ヤス号の乗組員 内戦が激化するイエメンから脱出成功

2017年4月、パナマ籍の貨物船、ヤス号の乗組員がITFに支援を要請した。アデン港（イエメン）入港後に本船が拘束されたためだ。

12人の乗組員（インド人6人、ウクライナ人5人、シリア人1人）は、3月から賃金未払いが続いていて、燃料の補給もないままに遺棄されたことをITFに報告した。アデン港が紛争地帯であったこと、パスポートを取り上げられていたこと、いつ本国送還が実現するか分からなかったことから、彼らのストレスは一層高まっていた。

我々は、現地組合のアデン・コンテナターミナル労働委員会（ACTLC）に協力を要請した。ACTLCは我々の要請に応じ、乗組員の本国送還を目指して、行動を開始した。ITFは乗組員のホテル代や小遣いを負担し、人道的理由による本国送還のために、航空券の手配も行った。

しかし、本国送還は容易ではなかった。コレラが流行し、国境が封鎖されていたためだ。ACTLCは、二段階の救出計画を立てた。第一グループはイエメンを抜け、空港に向かい、空路でケニヤーオデッサームンバイへ、第二グループは海路でジブチに渡り、ジブチから空路でインドとウクライナに向かうというものだった。ACTLC、アデン港湾当局、イエメン海事当局など、皆が精力的に行動し、問題を克服することができた。■

「夫を無事に帰還させてくださり、ありがとうございました。あなた方は救世主です」

本国送還を果たしたウクライナ人船員の妻

現場最前線レポート

カスワ号乗組員無事帰国

マルタの沖合で乗組員が危険な状態にさらされていると、ITFに連絡が入った。マルタのITFコンタクト、ポール・ファルゾンは直ちに行動を開始した。乗組員と連絡が取れたのは5月13日だった。以降、ファルゾンは連日、彼らの支援にあたった。

タンカー船、カスワ号は、マルタ通過後、沖合100マイルを航行していたが、チュニジアのスワックス沖で停泊を命じられた。インド人乗組員13人とパキスタン人乗組員2人はITFに連絡を取り、アルコ・シッピングサービスからの賃金が4か月以上も未払いであること、現金や飲料水等の必要物資の配給が長期間滞っていること、家族とも連絡がとれていないことを報告した。

アルコ・シッピングサービスは、本船の修繕も怠り、危険な状態のまま、エジプトまで航行させようとしていた。

ファルゾンは、ITFアラブ地域コーディネーターやチュニジアの交通運輸労連（FNT）に連絡を取った。そして、5月25日、チュニジア当局が外国船舶監督官（ポートステートコントロール）にカスワ号への訪船を命じた。ITFは、インド大使館とパキスタン大使館に乗組員の支援を要請した。

幸いなことに、賃金は支払われ、乗組員は7月に無事に帰国を果たした。

追加情報：その後、アルコ・シッピングサービスは、カスワ号の乗組員を新たに手配したが、これらの乗組員（スリランカ人とエジプト人）に対する賃金が3か月間未払いで、現在、乗組員計7人が本国送還と賃金を要求している。ITFは、旗国のアラブ首長国連邦に船主との交渉を要請している。■

リン・フォン・ツァイ号の乗組員
ITFの漁船査察に助けられた初のケース

リン・フォン・ツァイ号のフィリピン人乗組員のケースは、査察を漁船に拡大するというITFの新しい方針の恩恵を受けた最初の事例だ。セブ（フィリピン）のホセリート・ペダリアITFインスペクターが、ITFの調整を通じて、未払賃金回収に成功した経緯を報告する。

2017年8月18日、ITFの船員ヘルプラインに、リン・フォン・ツァイ号乗組員から支援要請が入った。本船はケニヤ領海に位置していた。ボリビア籍の船籍登録は切れており、船舶IDも不明確だった。

乗組員11人は、安全な飲料水が供給されないことや、賃金未払いが続いていることに不満を抱いていた。

支援要請が私のところへ来たため、まずは、モンバサ（ケニヤ）のベティ・ムツギITFイスペクターに応援を頼んだ。ベティは直ちに訪船し、乗組員らを上陸させ、ミッション・トゥ・シーフェアラーズで食事を取らせた。その他の必要なサポートも行った。

一方、フィリピンのマンニング会社は賃金の支払い要求を拒否し、本船は欠陥（賃金未払いを含む）を理由に、ケニヤ当局に拘束された。

その後、マンニング会社は、乗組員の本国送還やフィリピンでの賃金支払いを提案してきた。そして、8月30日、乗組員は無事にマニラへ帰国した。マニラのロドリゴ・アギナルドITFインスペクターに迎えられ、AMOSUPのセイラーズ・ホームで快適な一晩を過ごした。

アギナルドITFインスペクターは、賃金の支払いを要求し続け、最終的に、25,312ドルを回収した。この賃金は、9月2日に乗組員の手に渡った。■

船内ーシリア人船員の避難所

マリオ・サラクITFインスペクターがクロアチアに停泊中の家畜運搬船を査察した時、驚くべき現実を目の当たりにした。

セーラ号は2017年9月13日にラサ港に入港した。査察中に乗組員21人のうちの何人かと話をし、何年間も乗船し続けている者がいることを知り、驚愕した。乗船継続は自らの意思によるものだった。内戦が続く母国シリアから逃れるためだった。ナセル・コニャリ船長は、「残念ながら、今は、船内の保護よりも母国からの保護が必要な状況だ」と語った。

2006年の海上労働条約（MLC）は、継続的な乗船を禁止している。しかし、このような状況では、ジレンマに陥らざるを得ない。乗船期間が1年を超えていることを理由に本国送還を要求すれば、内戦真っただ中のシリアに放り込まれてしまう。

セーラ号の乗組員は、よく訓練され、満足している様子だった。待遇はよく、賃金も定期的に支払われ、適切な食事も与えられていた。書類もきちんと整えられていた。2,300頭の牛もよく面倒を見られていた。

私は、満足しながら査察を終えた。しかし、多くのことを考えさせられた。

※27ページに家畜運搬船の関連記事 ■

半身不随になった船員傷害補償に助けられる

ハンブルク（ドイツ）のITFインスパクター、ウルフ・クリスチャンセンが、重症を負ったフィリピン人船員が様々な支援を受けながら、新しい状況に適応していった事例を報告する

フロットベック号に雑用係（メスマン）として乗り組んでいたロルダン・タマヨ・クルーズは、2016年10月18日にハンブルクのシーフェアラーズ・ミッションで催された行事のために、船舶料理士と共に出かけた。

シーフェアラーズ・ミッションに行くには、線路を横断しなければならなかったが、二人とも列車が近づいて来ることに気が付かなかった。船舶料理士はとっさに逃げたが、ロルダンは列車にひかれ、列車が停止するまで50メートルも引きずられた。

ロルダンは重症を負い、昏睡状態に陥った。ロルダンの妻はハンブルクに飛び、近くのホテルに滞在した。数週間後に意識が戻ったときには、ロルダンは声を発することができなかった。ハンブルクの別の専門病院に移送され、最終的に声は取り戻すことができた。入院中は、ITF協約に基づいて、傷病手当が支給された。

2017年1月、ロルダンの妻から支援を求める電話がかかってきた。以来、私は夫妻を定期的に訪問し、事件に関係する全ての人々と接触してきた。サポートを惜しまなかったフロットベック号のドイツ船主、RHL社や、現金やテレフォンカードをロルダンに支給してくれたシーメンズ・ミッション、すばらしい治療や看護を施してくれた病院など、関係者の支援が非常に印象深かった。P&Iクラブは、ロルダンの入院費用やロルダンの妻のホテル代を全額負担した。補償金125,000ドルの支払いにも即座に応じた。これから続く法廷闘争費を賄うことができるだろう。

夫妻は2017年5月にフィリピンに帰国した。補償金は自宅の改装にも充てられた。車椅子の生活が続いているためだ。1日に4～5時間のリハビリが必要だという。

ロルダンに寄せられた支援と協力は、船員の補償請求が上手くいくことを示している。■

ケニヤで若年船員を救出

中国船社の悪徳代理店から3人の若年船員を救出した事例をベティ・マケナ・ムツギITFインスペクターが報告する。

中国船社の代理店のキオゴラ氏は、2017年1月～9月にモンバサ（ケニヤ）で若年船員約30人と接触した。後に未登録であったことが判明するこの代理店は、船員らに海事訓練の金銭的・事務的支援のほか、健康診断やペルーへの渡航文書の用意を約束していた。これらの経費は、乗船後に、170ドルの月給から返済されることになっていた。

3人の船員は、ペルーに迎えに来るという男の写真を見せられた。きちんとした契約がなされないことが心配だったというが、「仕事がどうしても欲しかった。質問にもしっかりと答えてくれなかった」と3人は振り返る。

実際、3人は、2017年10月6日にジョモケニヤッタ国際空港で代理店の運転手と一緒に逮捕された。私はすぐにケニヤ船員組合（SUK）やアナ・カルメITFアフリカ地域次長に連絡をとり、協力を求めた。

我々はすぐに介入し、ケニヤの労働省やナンシー・カリギツ海運局長の協力を得ながら、3人を救出した。

カルメ次長は3人をナイロビのITFアフリカ地域事務所に連れて行った。食事を提供したり、空港に預けた荷物の回収を手伝ったりした後、3人をモンバサまで送った。

このような未登録の代理店が青年を騙して、乗船させるケースが後を絶たない。今回の事件が他の若年船員にとって、警告となることを期待したい。■

リバティ・プルデンシア号乗組員 ITFの支援に感謝

「早期に介入してくれたので、安心だった。ITFの力強いサポートが心の支えだった」

リバティ・プルデンシア号乗組員

中国で船員問題を解決するのは難しい。法的費用は高額で、ITFに加盟する組合もインスペクターも存在しない。そのため、ITFは香港の加盟組合の協力を得て、香港から支援に乗り出す。その一例として、リバティ・プルデンシア号のケースをジェイソン・ラムITFインスペクターが報告する。

ITFがリバティ・プルデンシア号のインド人乗組員19人から連絡を受けたのは2017年1月23日のことだった。2016年11月25日から賃金未払いが続いているという。

乗組員は、中国の舟山港に8～13か月間遺棄されていた。2017年3月の未払賃金総額は、182,730ドルに達していた。

私は、ムンバイ（インド）のルイス・ゴメスITFインスペクターと共に、船主と交渉を開始した。そして、3月8日に1か月分の賃金（総額34,287ドル）を回収した。乗組員3人が3月25日に本国送還された。

残りの乗組員は、賃金全額を回収するまで、出国を拒否した。5月5日、ITFは香港の商船職員組合（MONG）および合同船員組合（AUS）と共に、乗組員に代わって、香港高等裁判所に提訴した。 6月29日、船主は和解に応じた。残りの乗組員16人は、未払賃金264,600ドルを回収し、7月23日にインドに帰国した。■

マラヴィヤ・セブン号乗組員の苦難

ケン・フレミングITFコーディネーター（英国・アイルランド）が、マラヴィヤ・セブン号の乗組員とその家族が経験した「海運業界の恥」とも言える苦難について報告する。

マラヴィヤ・セブン号の乗組員は、アバディーン（スコットランド）に1年以上、遺棄されていた。賃金未払いが続き、家族の生活も困窮を極め、苦悩の日々が続いていた。2017年8月10日、市の判事が、乗組員は未払い賃金（867,000ドル）を回収するために、本船を売却する権利があるとの判決を下した。 その上で、まずは船舶の価値についての報告を求めた。このことが、結果として乗組員の帰国を遅らせることとなったが、乗組員の主張が優先されるのは、我々の経験では非常に珍しいことだった。2016年6月、ITFの日常的な査察の中で、マラヴィヤ・セブン号の乗組員（主にインド人）15人の賃金が4か月間未払いであることが判明した。我々は、賃金の全額回収に努めたが、うまくいかず、2017年3月に乗組員に代わって本船を拘束した。この間、ITFは訪船を続け、食料や飲料水等の必要物資を提供し、乗組員を支えた。本誌発行時点において、本船は売却手続き中である。■

2016年6月からイングランドのグレート・ヤーマスで拘束されていたマラヴィヤ・トゥエンティ号の12人の乗組員は、ITFや地元コミュニティ、ポートチャプレン（港湾牧師）の支援を受け、2017年2月に無事に帰国を果たした。ITFは、2015年10月から未払いが続いていた33人の賃金、689,679ドルを回収した。

ニューリード・グラナディノ号乗組員無事に帰国

バーバラ・シプレーITFインスペクターが、ニューリード・グラナディノ号乗組員が8か月間の拘束に耐え、組合とコミュニティーの支援により、無事に帰国したケースを報告する。

「困窮する船員を助け出すITFインスペクターのすばらしい活動事例だ」

デーブ・ヘンデルITF船員部会議長・国際船員組合（SIU）財務部長

タンカー、ニューリード・グラナディノ号は、2016年9月20日にエンジン故障に見舞われ、沿岸警備隊によって、バルチモア港で拘束された。

乗組員の食料や飲料水は尽き始めた。冬の間、ずっとボイラーが故障していたため、船内は非常に寒かった。ビザには制限があり、書類も不足していたため、乗組員は上陸は許されず、絶望的な環境の中で命をつないでいた。

ITFは彼らの本国送還を実現するために奔走した。バルチモア国際船員センター（BISC）や、国際船員組合（SIU）、地元のコミュニティーからも支援の手が差し伸べられた。銀行がラベン・シップ・マネージメント（RSM）を雇うまでは、マンニング会社のインターオリエントが乗組員に必要物資を提供した。その後は、RSMが物資の提供を行い、賃金の支払いも定期的に行った。そして、2016年11月と2017年1月に、乗組員18人のうち12人を本国送還した。ITFは、賃金全額と少額のボーナスの支払いを確認した。残りの乗組員も2017年5月31日に帰国した。

乗組員は、地獄のような環境の中、信じられないほど明るく前向きだった。好意を寄せてくれたバルチモアの人々や、協力してくれた全ての人々に感謝する。■

賃金の問題はありませんか？

あなたの賃金はしっかりと支払われていますか？支払われていない場合、会社が経済的な問題を抱えている可能性があります。あなたの賃金や雇用を守るために、できるだけ早く、組合やITF（www.itfseafarers）に連絡してください。

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。）旗国、外国船舶監督官、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。詳しくは16頁へ。

違法な船員リクルート インド政府の対策

アルメラ号とカプリコン・スター号の乗組員の悲劇は、無認可の代理店が引き起こす人的損失の重さを物語っている。インドでは、政府が2006年の海上労働条約（MLC）に批准したにもかかわらず、悪徳代理店が船員から配乗手数料を巻き上げるケースが後を絶たない。組合の運動によって、違法な船員リクルートに対する規制が実現した事例をインド前進船員組合（FSUI）のマノイ・ヤダヴ書記長が報告する。

2017年2月4日、アルメラ号とカプリコン・スター号がアラブ首長国連邦のアルハムリヤ（シャールジャ首長国）で沈没し、インド人乗組員6人が犠牲となった。事故原因は、安全対策の不備と悪天候だった。

6人は、無認可の代理店にリクルートされていた。今日まで、家族には何の補償金も支払われていない。FSUIは現在も、この事件や他の事件に関係する無認可代理店3社の責任を追求している。

この事件は、違法な慣行が引き起こした最悪の結末だ。悪徳代理店がインド人船員から紹介手数料を違法に巻き上げるケースは後を絶たない。このような「仕事の売買」は、インドに限られた話ではなく、世界中で行われている。

FSUIは、当局に何度も苦情を訴え、このような慣行の撲滅を目指してきた。

一方、政府は、我々の懸念に対応し、広告、海事学校の掲示版、登録船員へのDM等を通じて、船員のリクルートは、海運局が認可した船員募集・配乗サービス業者（RPS）のみが行うことができる旨、通知した。

FSUIは、違法リクルートは未だに続いており、より強固な対策が必要だと考えている。2016年の商船法案は、政府が未許可のPRSを訴追できると規定するが、法案が採択されるまで手をこまねいているわけにはいかない。政府も同様の考えから、2017年8月にインド人船員のために電子出国制度を導入した。

この制度の導入により、インド人船員をリクルートできるのは、インド籍船の船主か政府に認可されたPRSだけとなった。（船長および一等機関士の場合は、外国籍船の船主が直接、リクルートできる。）

船主、RPS、船長、あるいは一等機関士は、出航前に、乗組員の情報を政府のデータベースに入力しなければならない。

これらの情報は入管当局に送信され、乗組員が入管を通過する際に照合される。無認可のRPSを通じて配乗された船員は、出国することができない。

制度導入により、悪徳代理店が追放されることが期待される。■

クロアチアの船員組合 外国人船員のための無料1日ビザを実現

外国人船員がクロアチアに上陸するために必要なビザが無料になった。クロアチア船員労組（SUC）の運動の成果だ。ITFコーディネーターを務めるSUCのロマノ・ペリックが報告する。

クロアチアは客船の寄港地として人気が高い。毎年、118か国から30万人の外国人船員がやってくる。これらの外国人船員は、クロアチアでの上陸を阻まれていた。ビザ取得には25ドルもかかるからだった。

この状況を是正するために、我々は国会議員の協力を得て、運動を開始した。まずは、船員が上陸要件に違反した事例はないことや、2006年海上労働条約（MLC）が船員の健康・福利の向上のために上陸を促していること、クロアチア政府はMLCをいち早く批准していることを訴えた。

そして、2016年末、政府はビザ手数料の廃止を発表した。しかし、2017年３月、我々は非常に落胆させられた。手数料が25ドルから７ドルに値下げされただけだったからだ。

これに対し、業界全体で猛反発し、政府が元々発表した内容を再確認させた。そして、2017年４月18日、新制度が導入された。船員は、身元確認を受ける必要はあるが、無料でビザを取得できることになった。ビザの有効期間は90日間だ。

クロアチアに寄港した際はぜひ上陸しよう！ ■

ウクライナの組合の福利厚生プログラム

ウクライナ海運労組（MTWTU）のオレグ・グリゴリウク議長が、MTWTUが船員とその家族のために開催した行事、特に、MTWTU25周年イベントについて説明する。

我々は常に、組合員とその家族のために活動している。2017年にMTWTUが実施した活動を紹介する。

- 船員の子供たち5,500人を対象とする新年鑑賞会を11回開催した。
- ６月１日に「世界子どもの日」を祝う行事を、９月１日に新学年を祝う行事を交通運輸福利基金（Motrans）と合同で開催し、400人の子供たちにプレゼントを配布した。
- 「船員の日」とウクライナの「海運および河川舟運の労働者の日」を祝うイベントを開催し、船員と船員の家族計730人が参加した。
- 国際女性デーの祝賀イベントに人気心理学者を招き、船員の妻67人と家計や家族関係について議論した。
- ボーリング大会

ブルガリアで開催された交通運輸労働者のスポーツ大会で、MTWTUの船員選手団が水泳と陸上競技部門で金メダルを獲得した。

約450人の船員が６回の情報セミナーに参加した。参加者は、税、年金、改正MLC、ウクライナの海運業界について、組合や専門家から学ぶとともに、健康問題について議論した。９月にオデッサで開催したITF/MTWTUウィークには、ウクライナの船員、カデット、学生計500人が参加し、７人のITFインスペクターから団体交渉等の労働問題について学んだ。

タンカー船に乗り組むヴァレリー・ホナー一等航海士は、「セミナーでたくさんのことを学んだ。特に、賃金の計算方法が役に立った。プレゼンテーションも面白かったし、仲間の船員たちや、ITFやMTWTUの人たちと会話したのも楽しかった」と述べた。

MTWTUは、2017年度上半期に、船員1,113人からの資金援助申請にも応じることができた。 ■

船員の遺棄
現代の奴隷制度？

ケイティ・ヒギンボトムITF海事プロジェクト・キャンペーン・リーダーが、遺棄船員は現代の奴隷制度の犠牲者といえるかどうかを検証する。

船員への賃金不払いや必要物資の供給停止は、現在の奴隷制度に相当すると主張したとしよう。船主は猛烈に反論するだろう。

乗組員数人を遺棄した責任を問われたある船主は、「“奴隷”という表現に強く抗議する。奴隷制度は、21世紀にはもはや存在しない」とコメントしている。

誰もがこのコメントに同意するわけではないだろう。国際労働機関(ILO)は、2016年現在の現代奴隷の推計規模を4,030万人と公表してる。ILOは奴隷労働の11の要素として、弱い立場につけこむ、騙す、移動を制限する、隔離する、身体的・性的暴力を加える、脅迫する、身分証を取り上げる、賃金を据え置く、借金のカタに取る、虐待的な労働条件・生活条件を強いる、過剰な長時間労働を強いる、を挙げている。

船員遺棄のほとんどのケースで、これらの要素のいくつが該当するかを考えてみればよい。

船員が遺棄されるのは通常、家族から遠く離れた外国の港だ。彼らは、会社がきっと何とかしくれると信じようとする。そうでなければ、現地の当局、組合、慈善団体の善意にすがるしかないからだ。船主はよく知っているように、船員は雇用関係が終了した途端に不安定な立場に追い込まれる。

「来週、賃金を振り込むと船主が約束してくれたから、まだ苦情は言いたくない」と考える船員は多い。しかし、来週の約束が再来週になり、またその次の週になり・・・。船主が楽観視し過ぎていただけなのかもしれない。あるいは、運航継続のために、賃金支払いをまるで任意事項のように捉えているのかもしれない。

港湾での移動はひどく制限されている。手持ち資金がなければ、移動はあまりにも危険だ。遺棄は通常、停泊中、つまり、外界から隔離された状態で行われる。遺棄されたという心理的ストレスが乗組員の関係に亀裂を生じさせ、精神的な孤独感がさらに深まっていく。

稀ではあるが、騙されて、犯罪に関与している船に乗せられ、脅迫や身体的暴力を経験することもある。

身分証を没収されるケースもある。2006年の海上労働条約（MLC）で禁止されているにもかかわらず、船員が仕事を得るために、多額の手数料を支払わされるケースも多い。そうまでして仕事を得たとしても、賃金が支払われないことも多々ある。家族を養うために仕事を求める、仕事を得るために借金をする、借金を返そうにも賃金が貰えない・・・。借金は第三者に対してなされることもあるだろうが、結果は同じだ。

遺棄は次のように定義される。

・船主が本国送還費用を支払わない
・船主が保守や必要物資の供給を怠る
・船主が船員との関係を断絶している（２か月以上の賃金未払いを含む）

船主が船員との関係を完全に絶ち、行方をくらますことは少なく、通常は、船員に乗船継続を説得したり、新たな乗組員が見つかるまではぐらかそうとしたりする。このようにして、船主は混沌とした事業の責任を船員に押し付けようとする。

賃金不払いは奴隷労働であり、決して容認されてはならない。海運業界は、現代の奴隷制度に関与したくないならば、この問題を真剣に捉える必要がある。■

2年以上遺棄されて

ブランコ1号の三等機関士、イェ・リン・ヒュンが、バーレーンの船主と広州（中国）のコスコの造船所との商事紛争の巻き添え被害に遭った乗組員の苦難を報告する。

我々が、船員配乗サービス免許（SRPS）を持つ会社を通じて、ブランコ1号に乗り組んだ時、本船は中国で修繕中だったが、2か月以内に出航するだろうと言われていた。

修繕中の本船に乗船したのは2015年7月16日。SI（船舶管理監督者）は既に乗船していた。我々乗組員は、ミャンマー人8人、バングラデシュ人4人だった。賃金の支払いが2か月間滞ったため、SIに支払いを要求した。SIは会社に伝えると約束した。数日後、本船の修繕が中止された。船主が修繕費を滞納していたためだった。SIは下船した。我々は会社にメールや電話で何度も問い合わせた。会社は、賃金は間もなく支払われる、もう少し辛抱してほしいと繰り返すだけだった。

物資の供給は遅れ、食事の質も悪化し、船内生活は一層厳しくなっていった。タンクから不衛生な水を飲まざるを得なかった。まともな食料と飲料水の供給を会社に頼んだが、返事はなかった。

気温が非常に上がった日もあったが、キャビンのドアや窓は閉じていなければならなかった。本船は浮き桟橋に係留していた。サンドブラストが行われていたため、埃や騒音がキャビンに入ってくるからだった。船内にファンやエアコンのような設備はなかった。

船外に出ることは許されなかった。船主が上陸許可書の申請を認めなかったためだと言われた。我々は体調不良やうつ症状を訴えたが、会社は何もしてくれなかった。

言葉では言い表せない苦悩が続いた。我々だけでなく、家族にとっても壮絶な体験だった。家族にとっては、我々の給与が命綱だ。2年間も賃金未払いが続いていたため、家族の生活は困窮を極めていた。家族と連絡を取れなくなることもあった。ネット用のカードを購入する資金がなかったからだ。この頃になると、家族は我々の身をひどく心配するようになり、何が何でも帰ってくるように訴えるようになった。本国送還を何度も要求したが、かなわなかった。家族が亡くなった時でさえもだ。

2016年、私は中国のミャンマー大使館に助けを求めた。ミャンマー大使館は、船主や配乗会社に連絡を取ろうと試みたが、失敗に終わった。バーレーン当局にも連絡してみた。船主は、問題解決を目指すことを約束してくれたが、事態は何ら変わらなかった。

最終的には、ミャンマー人乗組員の合意を得て、中国の海事法律事務所に助けを求めることにした。弁護士が造船所にやって来て、我々から事情を聴き、裁判で争ってくれた。そして、我々が望めば帰国できるという判決が出た。2016年10月、ついに帰国が実現した。我々は、ミャンマー独立船員連盟（IFOMS）に連絡を取り、支援を要請した。

この経験は我々の考え方を大きく変えた。我々は、再びこのような状況に陥ることをひどく恐れた。船員を辞めたがる者や、次の乗船に非常に慎重になる者も現れた。

我々が全ての船員にアドバイスしたいのは、マンニング会社、船主、船の状況・履歴によく注意してほしいということだ。ITFに加盟する組合に加入し、船内でこのような問題に直面したときは、ぜひ助けを求めてほしい。■

ITFインスペクター ジェイソン・ラムの報告

非常に複雑なケースだ。2013年以降、ブランコ1号の乗組員から、たびたび苦情が寄せられるようになった。ITFが支援に乗り出し、未払賃金を回収するものの、乗組員が入れ替わると、また同じ状況が繰り返された。

最初の苦情は、2015年11月、船長からのものだった。賃金未払いのまま、遺棄されたという。我々は、中国のバーレーン大使館やバーレーンの海事当局に連絡を取り、船主に圧力をかけるよう要請した。2016年末、乗組員は、中国で法的手段に訴えるという我々の提案を受け入れた。

初めて私が訪船したのは2017年3月のことだった。船内の環境に驚愕した。船内には8人の乗組員がいた。バングラデシュ人3人、ミャンマー人5人だった。全員の乗船契約が2016年7月以前に満了していた。乗船期間は1年4か月～1年10か月に及んでいたが、支払われた賃金はたった1か月分だった。

我々は、国際海運会議所（ICS）、国際船員福利厚生支援ネットワーク（ISWAN）、国際海事健康協会（IMHA）、セイラーズ・ソサエティの協力を得ながら、乗組員の家族を当面、支援するとともに、乗組員に必要物資や医薬品を供給した。

あわせて、乗組員の苦境を「とっくに治癒しているはずの傷」と称し、バーレーン当局や船主の怠慢を公に非難した。高いレベルで外交交渉が行われたものの、旗国やポートステートに介入する能力あるいは意思はなかった。我々は乗組員に代わって、本船を拘束した。しかし、法的手続きにどのくらいの時間がかかるのかは、検討がつかなかった。

2017年6月、3人が下船した。船長は未払賃金の半額を受け取ったが、残りの二人には何も支払われなかった。8月、新しい船長が現金をいくらか受け取り、残りの5人の乗組員に未払賃金の一部を支払った。8月末に、バングラデシュ人1人が下船し、残りはバングラデシュ人船長とミャンマー人乗組員3人だけになった。彼らは、本誌発行時点においても、船内にとどまっている。■

船員の遺棄に対する保険

2006年の海上労働条約（MLC）締約国を旗国とする船舶、あるいはMLC締約国に寄港する船舶は、遺棄された船員を保護するための金銭的保証を確保しなければならない。

このMLC証書－改正海上労働条約（MLC）第2.5規則第A2.5.2基準に定められた船員の送還費用および責任に関する保険その他の金銭的保証の証書－は、船内の目立つ場所に掲示されなければならない。

証書に記載されているP&Iクラブあるいは保険会社のウェブサイトで、船舶を検索し、保険の有効期限が切れていないかどうかを確認することができる。もし、遺棄のリスクを感じたり、賃金未払いが2か月以上続いたりして、本国送還を希望する場合は、証書に記載されている金銭保証提供者に直接連絡をとるか、ITFに連絡を取ってもらおう。

ITFは金銭的保証の要件が義務付けられた2017年1月18日以降、遺棄の案件を40件以上扱い、12以上のP&Iクラブと連絡を取ってきた。ITFは現在も、この制度の有効性を注意深く監視している。改善の余地はあるものの、大半のP&Iクラブ、特に、（国際海運の8割以上をカバーする）国際グループは、MLC改正に伴う新しい責任を認識している。最終的にP&Iクラブが支払いを負わなかった場合でも、P&Iクラブが介入することで、船主が未払い賃金の財源を見つけてくることが多い。マンニング会社や船員は、契約にサインする前に、有効な保険がかけられているかどうかをチェックすべきだ。もし、証書が確認できない場合は、契約を再考した方がよい。

国際的な規制が根付くには何十年もかかる。警戒を怠ってはならない。船員の権利向上・保護に関心のある者は、サブスタンダード船を淘汰させる環境作りに力を注ぐ必要がある。■

マンニング会社や船員は、契約にサインする前に、有効な保険がかけられているかどうかをチェックすべきだ。

船員雇用契約（SEA）の有効期限に注意！

船員雇用契約（SEA）の期限が切れたまま乗船することのリスクをベルギーのクリスチャン・ルースITFインスペクターが警告する。

2006年の海上労働条約（MLC）は、SEAに有効期限の記載を義務付けている。この有効期限は非常に重要だ。

ほとんどの雇用契約には期限が設定されている。そして、契約満了の日から下船までの間に、1か月間の猶予期間が設けられている。本船が遥か沖合を航行している間に契約満了を迎える場合等に備えてのことだ。

ITF協約船の場合は、概ね次の条項が適用される。「乗船期間は最大9か月とするが、便宜上、1か月以内の延長または短縮ができる。雇用契約が終身雇用契約でない限り、契約満了日を過ぎた後、最初に入港した時点で、契約は自動的に打ち切りとなる」

例えば、1月1日から乗船する場合、契約満了日は9月30日となる。9月30日以降の最初の入港日が10月8日の場合、船員はそこで下船しなければならない。SEAが自動的に打ち切りとなるからだ。最長でも、10月31日までには下船しなければならない。

船主は、下船の前に、ビザ、必要書類、交代要員の手配を済ませておく責任がある。SEAの期限切れを理由に、通過ビザの手配を怠ることはできない。また、本国送還の手配ができないことを理由に、SEAの延長を迫ることもできない。

一方、SEAは、船内の居住や労働を許可するという意味で、ビザのような機能を持つことに注意すべきだ。SEAの期限が切れているということは、有効な居住・労働許可証を所持していないことを意味し、入港国の労働法や入国管理法に違反することになる。保険会社も、SEAの期限が切れたまま乗船している船員の傷害・疾病補償請求を受け付けない可能性がある。

ITFは、SEAの延長を勧めているわけではない。しかし、延長は可能だ。ただし、一回限りである。延長したとしても、トータルの乗船期間が11か月を超えてはならない。継続的な乗船は11か月までと規定されているからだ。（この規定は、年次有給休暇の存在を考慮したものである。つまり、有給休暇は年間で取得するものであるから、有給休暇を除いた乗船期間は最大11か月までとなる。ILO国際基準局もこの考え方を採用している。）

延長契約は、元の契約の期限が切れる前に（前述の例では9月30日までに）締結されなければならず、延長契約書は元のSEAに添付されなければならない。

もし、SEAの期限切れにもかかわらず、本国送還の手配を拒否されたり、通過ビザの手配ができないと言われたり、11か月を超えての延長を要求されたら、現地のITFインスペクターに連絡してほしい。

連絡先は、本誌の「インスペクターの連絡先」やアプリ「ITF Seafarers」で見つけられる。■

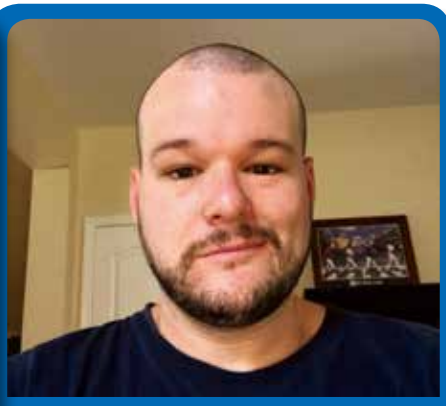
新任インスペクター紹介

世界各地に配置されている140人のITFインスペクター、コンタクトは、船員を保護するための特別かつ重要な役割を担っている。既存の協約の履行状況を確認したり、労働条件を報告したり、乗組員の権利回復の手助けをしたりするのが彼らの任務だ。「現場最前線レポート」で紹介したように、未払い賃金の回収や遺棄船員の本国送還などが彼らの具体的な活動だ。

ITF加盟組織のオルグ活動や既存の組合員のための活動をサポートすることもある。2017年に漁船労働条約（ILO第188号条約）が発効してからは、漁船の査察も開始した。

最近任命されたばかりの5人の新任インスペクター

ヘオキン・ムン（仁川、韓国）：韓進海運で5年間、航海士として勤務。韓国船員連盟（FKSU）海事水産部での勤務経験もある。これまでの経験と知識を活かして、有能なインスペクターとして活躍することが期待される。



コリー・コナー（チャールストン、米国）：9年間、沿岸警備隊に勤務。直近の7年間はポート・ステート・コントロールを担当。ITFインスペクターとして、引き続き船員を支援することを希望している。

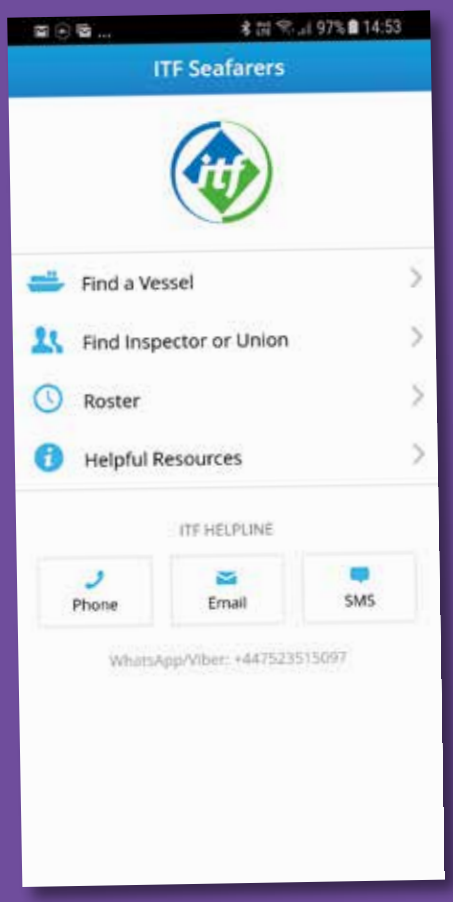
石野淳也（名古屋、日本）：船員一家に生まれ、2012年から全日本海員組合に勤務している。組合活動を通じて、インスペクター就任を希望するようになった。

ピーター・ハンセン（コペンハーゲン、デンマーク）：15歳の時に船員となり、通常海員、熟練海員、一等航海士、船長とキャリアを重ねた。1年間、バス運転士として働いた経験もある。船長・職員組合（UMO）に12年間勤務し、そのうち8年間は執行役員を務めた。

リノ・ヒュイスマン（アントワープ、ベルギー）：2016年5月にインスペクターに就任。25年間、アントワープ港で港湾労働に従事していた。活発な組合活動家で、BTBの中央執行委員を23年間務めた。

綴じ込み8頁の案内書

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頁と６頁へ。

ITFの船員用ホームページ（www.itfseafarers.org）にアクセスし、「Find and Inspector or Union（インスペクターと組合の見つけ方）をクリックすれば、ITF加盟組合の連絡先が分かる。

スマートフォンやタブレットの場合は、無料アプリ「ITF Seafarers」をダウンロードしよう。www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

- 最も近くにいるITFインスペクター、コーディネーター、または組合の連絡先を見つけよう
- 乗船契約を結ぶ前に、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

Availableon

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」を開設しています。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）に引き継ぎます。

ヘルプライン　+44 (2079409280)
SMS +44 7984356573
WhatsApp/Viber +44 7523515097
Facebook　www.facebook.com/itfseafarerssupport
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

- 氏名
- 職位
- 国籍
- 連絡先

本船について

- 氏名
- 船籍
- IMOナンバー
- 現在の位置
- 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、最寄りの船員センターを見つけよう。
www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

Availableon

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。

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。
- 本国送還費用を請求する権利があることが明記されているか確認すること。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 Up a Ship」をクリック）。

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

ITFインスペクターの連絡先

氏名	任務	国	港	事務所TEL	携帯TEL	E-MAIL
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
Dean Summers	Coordinator	Australia	Sydney	+61 2 9267 9134	+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Matt Purcell	Assistant Coordinator	Australia	Melbourne	+61 (0) 3 9329 5477	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Keith McCorriston	Inspector	Australia	Fremantle	+61 8 9335 0500	+61 422 014 861	mccorriston_keith@itf.org.uk
Sarah Maguire	Inspector	Australia	Gladstone	+61(0)2 92679134	+61 434525416	maguire_sarah@itf.org.uk
Ben West	Contact	Australia	Newcastle		+61 419 934 648	summers_dean@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
Rino Huijsmans	Inspector	Belgium	Antwerp	+32(0)3 224 3414	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Souradjou Alassane Fousseni	Contact	Benin	Cotonou	+229 95192638	229 97080213	sfousseni2002@yahoo.fr
Ali Zini	Inspector	Brazil	Paranagua	+55 (0) 41 34220703	+55 (0) 41 99998 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
Peter Lahay	Coordinator	Canada	Vancouver	+1 604 251 7174	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Karl Risser	Inspector	Canada	Halifax	+1 902 455 9327	+1 902 237 4403	risser_karl@itf.org.uk
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 3399	sanchez_miguel@itf.org.uk
Romano Peric	Coordinator	Croatia	Dubrovnik/Ploce	+385 20 418 992	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Mario Sarac	Inspector	Croatia	Rijeka	385 51 330 953	+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
Morten Bach	Inspector	Denmark	Copenhagen	+45 88920355	+45 21649562	bach_morten@itf.org.uk
Peter Hansen	Inspector	Denmark	Copehagen	+45(0)36 36 55 85	+45 30582456	hansen_peter@itf.org.uk
Talaat Elseify	Inspector	Egypt	Port Said	+20 66 3324 100	+20 100 1638402	elseify_talaat@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	Inspector	Estonia	Tallinn	+372 6116 392	+372 52 37 907	kuiv_jaanus@itf.org.uk
Kenneth Bengts	Coordinator	Finland	Helsinki	+358 9 615 20 258	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Jan Örn	Assistant Coordinator	Finland	Turku	+358 9 613 110	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Heikki Karla	Inspector	Finland	Helsinki	+358 9 61520255	+358 50 4356 094	karla_heikki@itf.org.uk
Ilpo Minkkinen	Inspector	Finland	Helsinki	+358 9 615 20 253	+358 40 7286932	minkkinen_ilpo@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
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
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	+995 422 270177	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Susan Linderkamp	Assistant Coordinator	Germany	Bremen	+49 421 330 33 33	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Hamani Amadou	Inspector	Germany	Rostock	+49 381 670 0046	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Karin Friedrich	Inspector	Germany	Hamburg	+49 40 2800 6812	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Sven Hemme	Inspector	Germany	Bremerhaven	+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
Ken Fleming	Coordinator	Great Britain/Ireland - Dublin		+353 1 85 86 317	+353 87 64 78636	fleming_ken@itf.org.uk
Darren Procter	Inspector	Great Britain	Southampton		+44 7949 246219	procter_darren@itf.org.uk
Liam Wilson	Inspector	Great Britain	Aberdeen	+44 1224 210 118	+44 7539 171 323	wilson_liam@itf.org.uk
Paul Keenan	Inspector	Great Britain	Hull	+44 20 8989 6677	+44 7710 073880	keenan_paul@itf.org.uk
Tommy Molloy	Inspector	Great Britain	Liverpool	+44 151 639 8454	+44 776 418 2768	molloy_tommy@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	Coordinator	Greece	Piraeus	+30 210 411 6610/6604	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Costas Halas	Inspector	Greece	Piraeus	+30 210 411 6610/6604	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Januario Jose Biague	Contact	Guinea-Bissau	Bissau	245 955905895	245 966605246	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	Calcutta	+91 33 2459 1312	+91 98300 43094	roy_chinmoy@itf.org.uk
K Sreekumar	Inspector	India	Chennai	+91 44 2522 3539	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Louis Gomes	Inspector	India	Mumbai	+91 22 2261 8368	+91 8080556373	gomes_louis@itf.org.uk
Mukesh Vasu	Inspector	India	Kandla	+91 2836 226 581	+91 94272 67843	vasu_mukesh@itf.org.uk
Narayan Adhikary	Inspector	India	Haldia	+91 3224 252203	+91 9434517316	Adhikary_Narayan@itf.org.uk
Thomas Sebastian	Inspector	India	Kochi	+91 484 2666409	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Michael Whelan	Inspector	Ireland	Dublin		+353 872501729	whelan_michael@itf.org.uk
Michael Shwartzman	Inspector	Israel	Haifa	+972 4 8512231	+972 54 4699282	shwartzman_michael@itf.org.uk
Francesco Di Fiore	Coordinator	Italy	Genoa	+39 10 25 18 675	+39 33 1670 8367	difiore_francesco@itf.org.uk
Bruno Nazzarri	Inspector	Italy	Livorno	+39 (0) 586 072379	+39 335 612 9643	nazzarri_bruno@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
Paolo Serretiello	Inspector	Italy	Naples	+39 81 265021	+39 335 482 706	serretiello_paolo@itf.org.uk
Paolo Siligato	Inspector	Italy	Trieste		+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Joachim Mel Djedje-Li	Inspector	Ivory Coast	Abidjan	+225 21 35 72 17	+225 07 88 00 83	Djedje_Joachim@itf.org.uk
Calixte Kodjara	Contact	Ivory Coast	San Pedro	+225 08 17 60 65		kodjara_calixte@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 (0)3 5410 8320	+81 (0)90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Junya Ishino	Inspector	Japan	Nagoya	+81 52 655 5880	+81 90 5553 8193	ishino_junya@itf.org.uk
Shigeru Fujiki	Inspector	Japan	Chiba	+81 3 3735 0392	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	Inspector	Kenya	Mombasa	+254 41 2230027	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
Hae Kyoung Kim	Coordinator	Korea	Busan	+82 51 469 0294	+82 10 5441 1232	kim_hk@itf.org.uk
Bae Jung Ho	Inspector	Korea	Pusan	+82 51 463 4828	+82 10 3832 4628	bae_jh@itf.org.uk
Moon Hyeokjin	Inspector	Korea	Incheon	+82 32 881 9880	+82 10 4444 8436	hyeokjin_moon@itf.org.uk
Norbert Petrovskis	Inspector	Latvia	Riga	+371 67709242	+371 29215136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	Inspector	Lithuania	Klaipeda		+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Paul Falzon	Contact	Malta	Valletta	+356 79969670	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Díaz	Inspector	Mexico	Veracruz	+ 52 229 9321367 / 9323023	+52 1 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Jose Antonio Ramirez-Pelayo	Inspector	Mexico	Manzanillo		+52 1 229 900 6803	ramirez_jose@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.itfseafarers.org/find_inspector.cfm

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

アフリカ仏語圏事務所
ワガドゥグ(ブルキナファソ)
Tel: +226 (0) 50 375610
Email: itfwak@fasonet.bf

アラブ地域事務所
アンマン(ヨルダン)
Tel: +962 (0) 6 5821366
Email: arab-world@itf.org.uk

アジア太平洋
デリー事務所(インド)
Tel: +91 (0) 11 2335 4408 / 7423
or 11 2373 1669
Email: itfindia@vsnl.com
東京事務所
Tel: +81 (0) 337 982 770
Email: mail@itftokyo.org
シドニー事務所(オーストラリア)
Tel: +61 420 928 780
Tel: +64 21 227 1519
Email: sydneyoffice@itf.org.uk

6 ITFインスペクターの連絡先

氏名	任務	国	港	事務所TEL	携帯TEL	E-MAIL
Aswin Noordermeer	Inspector	Netherlands	Rotterdam		+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@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
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	Tromso	+47 (0) 77 69 93 46	+47 (0) 41401222	lorentsen_yngve@itf.org.uk
Luis Carlos Fruto	Inspector	Panama	Cristobal/Balboa	+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	Coordinator	Poland	Szczecin	+48 91 4239707	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
Grzegorz Daleki	Inspector	Poland	Gdynia/Gdansk	+48 58 6616096	+48 514 430 374	daleki_grzegorz@itf.org.uk
João de Deus Gomes Pires	Inspector	Portugal	Lisbon	+351 21 391 8181	+351 91 936 4885	pires_joao@itf.org.uk
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	Constantza	+40 241 618 587	+40 722 248 828	mihalcioiu_adrian@itf.org.uk
Sergey Fishov	Coordinator	Russia	St Petersburg	+7 812 718 6380	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Kirill Pavlov	Inspector	Russia	St. Petersburg	+7 812 718 6380	+7 911 929 04 26	pavlov_kirill@itf.org.uk
Olga Ananina	Inspector	Russia	Novorossiysk	+7 8617 612556	+7 9887 621232	ananina_olga@itf.org.uk
Petr Osichansky	Inspector	Russia	Vladivostock	+7 4232 512 485	+7 914 790 6485	osichansky_petr@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 Ousmane Keita	Contact	Senegal	Dakar		221 77 692 64 08	souskeita@gmail.com
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
Gonzalo Galan	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
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 (0)8 791 41 01	+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	Assistant Coordinator	Sweden	Umea	+46 10 4803103	+46 761006445	bradd_fredrik@itf.org.uk
Göran Larsson	Inspector	Sweden	Gothenburg	+46 10 480 3114	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
Haakan Andre	Inspector	Sweden	Norrkoping	+46 8 791 41 02	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
Sanders Chang	Inspector	Taiwan, China	Taichung	+886 22515 0302	+886 921935040	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 Akpossi	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
Dwayne Boudreaux	Coordinator	USA	New Orleans	+1 504 581 3196	+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Enrico Esopa	Coordinator	USA	New York	+1 201 434 6000 (ext 240)	+1 201 417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Jeff Engels	Coordinator	USA	Seattle	+1 206 408 7713	+1 206 331 2134	engels_jeff@itf.org.uk
Barbara Shipley	Inspector	USA	Baltimore/Norfolk	+1 757 622 1892	+1 202 412 8422	shipley_barbara@itf.org.uk
Corey Connor	Inspector	USA	Charleston	+1 843 469 5611	+1 843 469 5611	connor_corey@itf.org.uk
Martin D. Larson	Inspector	USA	Portland		+1 503 347 7775	larson_martin@itf.org.uk
Shwe Tun Aung	Inspector	USA	Houston	+1 713 659 5152	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Stefan Mueller-Dombois	Inspector	USA	LA - S California	+1 562 493 8714	+1 562 673 9786	mueller_stefan@itf.org.uk
Tony Sasso	Inspector	USA	Florida	+1 321 784 0686	+1 321 258 8217	sasso_tony@itf.org.uk
Michael Baker	Contact	USA	Cleveland	+1 216 781 7816	+1 440 667 5031	baker_michael@itf.org.uk

争議行為を起こす前に これを読んで下さい!

ITFは、便宜置籍船に乗り組む船員が正当な賃金と適正な団体協約の適用を受けられるよう、支援を約束しています。 時には船員が現地の裁判所に提訴しなければならないこともあります。場合によっては、船舶に対するボイコットも必要です。どのような手段が適切かは、国または場所によって異なります。ある国では適切な行動が、他の国においては全く不適切なこともあります。

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

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

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

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

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

海難事故

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

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

詳しくは：www.itfseafarers.org/your_legal_rights.cfm

詐欺だ!

頼んでもいないのに仕事のオファーがきたって？多分、クルーズ船？経費はなし、給料も高いって？「そんなメールが来たらすぐに削除して、友人に警告しよう」とITFの出版・編集マネージャーのサム・ドーソンは語る。

突然、仕事のオファーが来たら、行動を起こす前に考えよう。オファーはメールで来たのか？有名な海運会社やクルーズ会社からのメールか？夢みたいな給料を支払うと言っていないか？そんなものは詐欺に間違いない。

船員を標的とした職業斡旋にまつわる詐欺の件数は雪だるま式に増えている。現在、最も一般的な詐欺は、クルーズ船で働きたい人たちをターゲットにしたものだ。詐欺師たちは、通常、実在する企業の名前と口ゴを使った独自のウェブサイトを立ち上げ、ダイレクトメールや広告、無料のリスティング広告などを通じて口コミで情報を広める。

このような偽の募集広告に応募すると、「一度限り」の登録料を支払うように言われる。これは船に行くまでの交通費、査証取得料や事務費かもしれない。少しでも支払えば、彼らに捕まってしまう。次はより高額の料金を求めて連絡してくるだろう。これが最後の支払いだ、もしここで支払わないと、既に支払った分が無駄になると言われるだろう。あなたが文無しになるまで、彼らは止めないだろう。

募集広告に応じたが、料金の支払いを拒んだとしても、彼らは既にあなたの氏名、生年月日、住所を知っていて、パスポートのスキャンデータも持っているかもしれない。これらを使って、身元情報を盗むこともできる。万が一、銀行口座の情報を教えてしまっていたら、直ちに銀行に連絡するべきだ。さもなければ、口座から全額引き出されてしまうだろう。

船の仕事を保証する代わりに、料金の支払いを要求する募集広告は、全て自動的に詐欺だと思っていい。2006年海上労働条約が規定する通り、船員は仕事を得るために、斡旋料を支払うべきではない。これは全ての職位にあてはまる。

詐欺はリスクが低く、コストもかからない。詐欺師が母国で罪に問われることはない。詐欺師たちが英国や米国、オーストラリアといった国に住んでいることは決してないからだ。

じゃあどうすればいいのか？

逃げなさい。個人情報を渡してはいけない。支払ったことがあるなら、今すぐ止めなさい。

何であれ、募集広告をよく観察することだ。頼んでもいない募集広告がメールで届いたら、すぐに削除して友人にも警告しよう。また、実在の船会社のウェブサイト上の募集広告風に見えるものにも同様に注意しよう。特にフリーポストの募集広告は要注意だ。

仕事を探しているなら、本物のクルーズ船会社や大手の船会社のウェブサイトを見よう。そのサイトに掲載されている警告をよく読んで、疑わしい点があったら、本物の会社の本部に問い合わせをしよう。

最近の詐欺の手口については下記のウェブサイトを参照のこと：www.itfseafarers.org/maritime_news.cfm.

詐欺：共通の手口

- 頼んだわけでもないのに仕事のオファーが来る。
- 何らかの時点で、何らかの理由で金の支払いを要求してくる。
- 銀行口座の情報を知らせるよう言ってくる。
- パスポートや資格などの個人情報のスキャンデータを提出するよう要求する。
- 主な事務所の連絡先が携帯電話番号になっている。
- gmail、globomail、Yahoo Emailなどのフリーメールアドレスからメールが届く。
- 事務所の自称、所在国と、メールアドレスのドメイン名の国が異なる。
- メールのメッセージのスペルミスが多く、文法的でない。

シンガポールの船員のために立ち上がって

シンガポールは20年ぶりに東南アジアで開催されるITF世界大会のホスト国となるが、シーフェアラーズ・ブルテンは、シンガポール海事職員組合（SMOU）のメアリー・リュー書記長にこれまでの軌跡について取材した。

労働運動に関わったきっかけは？

英国ウェールズ大学の経営理学士コース（優秀賞）を卒業し、1980年代にSMOUの財務部に就職しました。当時のSMOU指導者たちが献身的に大義に尽くしていた様子に深い感銘を受けました。また、家族の問題で私が懸命に悩み相談を受けていたSMOUの組合員が、海で自殺を図った事件に大変なショックを受けました。彼のためにもっとできたのではないかと常に考えてきました。

仕事を進める中で、いつも私の指針となってくれるのは、自分の心に、自分の大義に、そして自分の使命に忠実であることです。どんなに小さな行動でも世の中を良くすることはできるのです。

シンガポールの労働界で女性が働くのはどのような感じですか？

私のケースが示しているように、能力に応じて女性にも均等な機会が与えられる世界です。小さな仕事から始め、ここまで来るのに何年も懸命に、献身的に働いてきましたが、絶えず、自分の能力を示すチャンスがありましたし、功績を正当に評価してもらえました。男性支配的な海運産業の労働者を代表する組合であるSMOUが私を育ててくれました。女性であることが不利となるなら、私は今日ここにいないでしょう。1999年にSMOU初の女性執行委員になりました。2013年には初の女性書記長に選ばれました。

2015年にシンガポール全国労働組合会議（NTUC）が56年ぶり、歴代2人目の女性会長に私を選出しました。現在、NTUCの中央執行委員会には他に3名の女性組合活動家がいます。また、女性の元労働活動家の多くがシンガポール政府の要職に就いています。例えば、最近新しく就任したハリマ・ヤコブ大統領もその一人です。

最も自慢に思う功績は何ですか？

SMOUは1999年に8,000人だった組織人員が現在、32,000人まで大きく増加しました。船員の未払い賃金回収を支援してきましたたが、1993年以降、2,200万米ドルを回収できました。2014年には400万シンガポールドルをかけて、ウェーブリンク海事シミュレーションセンターを開設しました。最先端の訓練センターで、船舶職員がスキルを向上させることができ、訓練生が乗船訓練を受ける間、競争力を磨くこともできます。組合は、将来の指導者となる、資格と能力を備えたシンガポール人職員や機関士を育成しています。

NTUCでは、2019年に向けた労働運動の3大テーマを「ケア、公正、成長：労働者の生活を向上させ、仕事の全ての側面で労働者が公正な処遇を受けることを担保し、労働者のキャリア発展とともに成長する、社会的パートナーとともに各産業を分析する」としていますが、SMOUの場合は、船員が、インダストリー4.0が提供する課題と機会に向け、確実に準備ができるよう担保していきます。

シンガポールには新たにITFの事務所が設置され、今年はITF大会も主催します – シンガポールの労働者や組合にとってこれはどのような恩恵がありますか？

資源・ガバナンス担当のセンター・オブ・エクセレンス（卓越した活動拠点）として、新しい事務所がシンガポールに開かれたことは、東南アジアの交通運輸労働者の生活にITFが及ぼせる影響力を強化することになるでしょう。

世界大会のホスト国を務めることはシンガポールにとってこの上なく光栄なことです。政労使の三者が協力し、 ウィンウィンウィンの（三者に勝利をもたらす）状況を実現するというシンガポールの独特のモデルを皆さんに共有することができるでしょう。また、特に、労働者の仕事や役割を変える新しいテクノロジーについての知識を皆様にご紹介できると思います。■

船員の公正な処遇を勝ち取る

海難事故、海洋汚染、船内で麻薬が見つかることなどがきっかけで船員が犯罪人扱いされることがあり、船員は自分が管理し得ない状況の犠牲になったり、弁護士や通訳の提供を拒否されたりすることすらある。シーフェアラーズ・ブルテンはある最悪のケースを検証し、同様の状況に陥った船員がどうするべきか助言を行う。

犯罪人扱いされてしまうことは船員にとっては深刻な問題だ。刑事訴追から自分を守ろうとしても、通常なら適用されるはずの公平性のルールや正義すら否定されてしまうケースが多い。船員は不当な処遇を受ける心配なく業務を遂行できる権利を有している。最悪の場合、公正な裁判も行われず、弁護士もつけてもらえないまま、拘留されてしまうこともある

ジャクリーン・スミス　ITFマリタイム・コーディネーター

バングラデシュ人船員 組合員の支援で釈放される

バングラデシュ商船職員組合（BMMOA）のカジ・ムド・サイード書記長（青年代表）がナイジェリアでアステリス号の船員が経験したショッキングな事件について教えてくれた。

2015年3月、パナマ籍のオイルタンカー、アステリス号は、ベニンのコントノウ港で積み荷を載せ、修繕のために錨泊していた。バングラデシュ人のサードエンジニア4名が新たに乗船し、すでに乗り組んでいた18人の乗組員に加わった。船員はギリシアの管理会社のベニン代理店、ウェスタン・メディタラニアン海運を通じて雇用されていた。

同代理店はオーナー企業のシー・クラウン・マリタイム社と人材派遣契約を結んでいた。

アステリス号の船員たちはすぐに、船の安全装置が壊れていて、船内の安全の文化が完全に欠如していることに気づいた。宿泊設備と食糧も劣悪だった。

3月26日、同船は機械の様子を見るためにテスト運航した。サードエンジニアのラフィクル・イズラムが午前4時に自分のキャビンに戻った時、チーフエンジニアから船はコトノウ海域を出ないと言われた。眠りから覚めた時、イズラムは船が貨物関係の書類が欠如していることを理由に、ナイジェリア海軍に拿捕されたことを知った。この時、船は最も近い陸地であるナイジェリアのラゴスから100カイリの地点にいた。

海軍は3月30日にアステリス号をラゴスに錨泊させ、11名の乗組員を尋問のために拘留した。7日後、海軍は船員を船に戻し、本件の処理をナイジェリア経済財政犯罪委員会（EFCC）に引き渡した。

EFCCは乗組員5名を拘留し、さらに約6週間、取り調べを行った。その後、スーパーインテンダントを釈放し、ギリシアの自宅に戻ることを許可した。6月10日、EFCCはフィリピン人やバングラデシュ人などの乗組員のうち、9名を告発した。船長、チーフオフィサー、チーフエンジニア、サードオフィサー、サードエンジニア2名、ポンプマン2名、オイラー1名の計9名を、6月16日に拘留した。彼らの罪状の4つはアステリス号の貨物証明書に関するものだったが、バングラデシュ人船員は、積み荷の燃料が積み込まれた際に、船に乗り組んですらいなかった。一方、一年間アステリス号に乗っていたガーナ人とベニン人の船員は告発されなかった。

同船はラゴスで拿捕され、2015年6月18日からフィリピン人船員5名とバングラデシュ人船員4名の裁判がラゴスの連邦裁判所で始まり、拘留が続いた。その年の12月15日、船員たちは積み荷の原油を密輸した罪状で有罪となった。

9人の船員は、2千万ナイラ（約10万米ドル）の罰金もしくは5年の禁固刑の判決を受けた。既に数か月分の賃金が未払いとなっていたが、船主は罰金の支払いを拒否し、船員たちを遺棄した。

船員たちが拘留された監獄は蒸し暑く、混みあっていて、暴力や麻薬が日常茶飯事だった。衛生設備は劣悪で、シャワーもなく、水は時々使えるだけだった。袖の下を支払わなければ、飲み水も食糧もほとんど与えられず、家族に連絡することも全くできなかった。

船主は保釈金を工面すると約束したが、実行しなかった。それどころか食糧も提供せず、食糧を買うための金も出さなかった。バングラデシュ人の船員らが船に来て、食糧や調理用の灯油を買う金や飲み水を提供してくれるまで、船員たちは常に空腹だった。バングラデシュ人船員からの寄付がなければ、死んでいただろう。

当事者の船員、イスラミが話してくれた。「裁判が行われるたびに希望が沸いたが、その希望はすぐに消え、苦しくて精神的な拷問をうけているようだった。裁判所に連れていかれても、判事や弁護士が現れないので裁判が行われないことも時々あった。こんな辛い思いをするくらいなら、自殺した方がましだと思ったこともあった」

「裁判ではいつも、船社が指名したナイジェリア人の弁護士がもうすぐ釈放されると希望をもたせたが、この弁護士は保釈金についてうそをついた。実際は、彼は悪名高い船主のために行動していたのだ。私たちが保釈金や食糧、未払い賃金について会社に問いただすといつも、黙れと言われた」

一方、アステリス号には依然として13人の船員が取り残されたままで、ITFに支援を求めた。ITFは国際船員福利支援ネットワーク（ISWAN）を通じて、速やかに食糧を提供し、船員の本国送還のために尽力した。BMMOA労組に投獄されたバングラデシュ人船員のことが知らされると、我々はすぐにバングラデシュの海運界と政府、ITFロンドン本部にこのことを通知した。船員たちの控訴を支援するためにITFがラゴスの弁護士事務所を指名した。

BMMOA労組も船員たちの罰金を支払うための募金集めを開始した。世界中の海で働いていたBMMOA労組の組合員の反応は非常に寛大なもので、3か月のうちに罰金の支払いに必要な額が集まった。こうして、2016年5月2日に船員たちは釈放され、バングラデシュに送還された。

それ以来、BMMOA労組は、資金提供や心のサポートも行い、この船員と家族の支援を続けている。そのため、現在では当該の船員全員が健康状態も良好で、今も船員として働いている。しかし、彼らの法廷闘争は今も続いている。■

フィリピン人船員の運命

シーフェアラーズ・ブルテン2018年度版の作成時点において、2017年10月に控訴要求が却下されたため、5名のフィリピン人船員が依然としてナイジェリアのイコイ刑務所に拘留されている。フィリピンのITF加盟組合、AMOSUPがISWANおよびフィリピン外務省と協力し、支援に動いている。外務省はこれらの船員への法的サポートも行っている。

訴えられたらどうするべきか？

外国の当局から刑事訴追を受けたり、尋問を受けたりした場合、どのような状況であれ、有罪であれ、無罪であれ、船員が公正に処遇されることは極めて重要だ。ITFの法務部アシスタントのジョナサン・ウォーリングが、そんな目に遭ったら、そうすればいいかアドバイスする。

1.自分の権利を知っておく

船員は法制度や人権の尊重度がまちまちな国をまたいで働いている。しかし、基本的な人権について知っていれば、それを守るよう主張することができる。市民的および政治的権利に関する国際規約(ICCPR)には、いかなる国において逮捕・拘留され、裁判を受けさせられたとしても、全ての人に与えられるべき権利の詳細が規定されている。

海難事故発生時の船員の公正処遇に関するIMO/ILO合同ガイドラインは、ICCPRを含む国際人権条約を念頭に作成されている。ICCPRは、船員を公正に処遇することを担保するための具体的なsアドバイスを船員、船主、旗国、寄港国に提供している。

2.支援を求めよう

取り調べや拘留、告訴などを受けたら、支援を提供してくれる人物や組織に連絡を取ろう。そういった人たちや組織が状況を認識していることが重要だ。例えば、以下に連絡することができる：

- 船主か雇用主
- 組合の役員
- その国のITFインスペクター
- 旗国の現地領事館または大使館
- 母国の現地領事館または大使館
- 家族
- その国のシーフェアラーズ・ミッションや船員センター

3.取るべき行動

事件に関して現地の警察や当局の取り調べを受けたら、協力的に行動し、信頼できる情報を提供するべきだ。「自分を罪におとしめない権利」があることを覚えておこう。これはつまり、自分が悪い、あるいは罪を犯したことを示唆するようないかなる情報も提供する必要はない、ということだ。この権利を行使するためには、質問に「言うことはありません」と答えるか、黙秘をするべきだ。

取り調べ当局の使っている言語がよく理解できない場合、当局が通訳を提供しなければならない。もし当局が通訳を用意しない場合、手配してくれるよう頼まなくてはならない。自分が理解できる言語に翻訳されていない文書に署名することを拒否する権利がある。

4.弁護権

弁護士をつけてもらえる権利は国によってまちまちだ。警察に逮捕されたり、政府当局から拘留された場合は、弁護を受ける権利がある。弁護を無償で受けられることもあるが、使用者に弁護士を提供するように依頼できる場合もある。自分の弁護士とは内密に話をすることが許可されなくてはならない。■

情報や助言を受けられるその他の方法

ITFの新しい「公正な処遇」ツールキット

2017年9月、ITFは船員に自らの権利を知ってもらうためにツールキットを作成した。その中には、IMO/ILO合同ガイドラインの情報も掲載されている。
https://goo.gl/mGTE3N or [http://www.itfseafarers.org/ITI-criminalisation.cfm].

シーフェアラーズ・ライツ・インターナショナル(SRI)

以下のサイトにアクセスして、自分の法的権利についてもっと知ろう。
http://seafarersrights.org/seafarers-subjects/criminal-law/
船員を支援するためにSRIの映画を見よう。
m to help seafarers https://www.youtube.com/watch?v=ZhgHD_MEBo0&feature=youtu.be

以下のサイトから、iOS やAndroidデバイスでSRIアプリにアクセスして：
http://m.seafarersrights.org/
インストラクションに従ってアプリをデバイスにインストールしよう
http://seafarersrights.org/how-to-use-the-sri-app/

下記のサイトで船員が刑事犯罪捜査に直面した場合の人権についての記事を読もう：
https://goo.gl/cYQrQx
http://seafarersrights.org/seafarers-subjects/human-rights/extract-sri-survey-human-rights-of-seafarers-facing-criminal-investigations/

ICCPR

https://goo.gl/Lkg2j9.

ミャンマー人船員の健康と福利

ル・アウンとアウン・キョー・リンが、ミャンマー独立船員連盟（IFOMS）がミャンマー人船員の健康・福利問題にどのように対応しているかを説明する。

ほとんどのミャンマー人船員が、劣悪な管理体制・労働条件・安全環境、低賃金で働いている。事故に遭わないように気をつけるのに精いっぱいで、自身の健康や福利（ストレス対策や家族の問題など）にまで気が回らない。その結果、多くの船員が、健康状態を悪化させたまま帰国し、家族間の問題を引き起こしている。

このような状況を受け、IFOMSは2016年5月に、ITF船員トラストの支援を受けながら、健康福利プログラムを開始した。以来、IFOMSは、船内の健康情報へのアクセス改善や病気の早期発見・治療のための活動に取り組んでいる。船員の健康に関するチラシやコンドームを配布したり、コンドームの利用を積極的に呼びかけたりもしている。また、船員が健康情報を乗組員や妻と共有することを奨励している。

船員や船員の妻を対象とする無料の健康福利セミナーを連続開催し、様々な医療問題について、医師に講演してもらったりもしている。現役船員にトレーナーになってもらい、仲間の船員への意識啓発活動も行っている。これまでに、7回の研修を実施し、延べ150人の参加者を集めた。彼らがトレーナーとなり、600人以上の船員が健康に関する知識を習得した。

IFOMSの事務所には医師2名が勤務し、船員やその家族の健康問題について、無料でアドバイスを行ったり、コンドームを配布したりしている。

これらの活動の成果は既に現れている。船員は、自発的に健康情報を求めるようになり、自身の健康管理に積極的に取り組んでいる。これまでに2回開催したHIVセミナーには、各回100人以上が参加した。

IFOMSのセミナーや印刷物は、既に2,500人以上の人々に活用されている。船員の妻たちからは、船員の妻を対象とする特別なプログラムの開催を要請されている。

現役船員がトレーナーになり、船内で啓発活動を行うことで、IFOMSの知名度も上がった。その結果、IFOMSの組合員数も急増した。健康福利プログラムは、オルグにも一役買っている。

IFOMSのセミナーに参加し、入会を決めたコ・シュレイン・アウンは、次のようにコメントした。「IFOMSの健康福利プログラムを通じて、無料で家族の健康をケアすることができた。IFOMSがミャンマー人船員に対して親身な活動を行っていることは知っていた。健康福利プログラムをきっかけに、IFOMSに関心を抱き、活動を信頼するようになった。そして入会した。IFOMSの健康福利プログラムは、ミャンマー人船員にとって、非常にありがたい存在だ」■

調査結果を参考に妊婦のHIV感染対策を強化

ITFグローバルHIV/エイズプログラム・コーディネーターのサイド・アジフ・アルタフとフィリピン船舶職員部員組合（AMOSUP）のマリア・フローレス・ジェイムが、フィリピン人船員の妻のHIV感染リスクに関する調査結果を踏まえ、組合が妊娠中の船員の妻に対するケアを強化した事例を紹介する。

フィリピンのHIV感染者は増加している。特に、海外への出稼ぎ労働者と船員の感染リスクが高いと言われている。

いかに夫を信頼し、自分たちの結婚生活を信じているかを他人に語ることは難しいかもしれない。しかし、AMOSUPは2016年、妊娠中の船員の妻を対象に、HIVや感染リスクについてどの程度認識しているかを調査した。AMOSUP病院で妊娠相談を受けた女性100人が調査に回答した。

調査結果によると、妊婦の大半が若年層で、高いレベルの教育を受けている。避妊具を利用できる環境にあるが、HIVに関する知識は乏しい。

男性船員が認識している、または、報告している行動から判断すると、彼女たちの感染リスクはかなり高い。

ITFが2013年にフィリピン人船員を対象に実施した調査によると、船員の78%が、妻は浮気をしない限り安全であり、自身の行動は関係ないと思い込んでいる。また、フィリピン人船員の43%が、自宅を離れている間に決まった相手と性交渉をしており、23%がその場限りの相手と性交渉をしている。コンドームの使用率はたった40%だ。

船員を対象とする、HIVや性感染症に関する意識啓発プログラムは多数存在するが、船員の妻を対象とするプログラムはほとんど存在しない。妊婦検診の際、B型肝炎の検査は実施されているが、HIVの検査が勧められることはない。リスク要因は同じであるにもかかわらずだ。

調査の結果、以下の必要性が判明した。

- HIVの母子感染を防ぐために、女性、特に妊婦の感染を早期発見する。感染が分かった場合、ウィルス量を減少させ、合併症を防ぐために必要な治療を受けられるようにする。
- 妊婦検診や受診の際、HIVや性感染症の予防教育を実施する。
- 感染に気付かず、出産に臨む妊婦がいることも考えられるため、病院側の感染予防対策を強化する。

AMOSUPは、調査結果を受け、妊婦のプログラムや方針を改善し、新たな対策も導入した。その一部を紹介する。

- AMOSUP病院が実施する妊婦学級に参加し、HIV検査を受けるよう勧める。実際、HIV検査を受ける妊婦の数は増えている。
- ポジティボンゴ・マリノと協力しながら、AMOSUP病院の待合所等でのHIV啓発活動を強化する。
- AMOSUPと厚生当局やNGOとの協力体制を強化する。
- HIV陽性反応が確認された船員の妻へのフォローアップ治療を強化する。
- 分娩中の感染予防対策を強化する。■

「私の夫は責任を負っており、自分のため、家族のために何をすべきかを分かっている。夫が私を愛していることも分かっている。もし、音が不貞を働いたとしても、夫を直接、責めたりしないかもしれない。尋ねることもしたくない。疑っていると思われたくないから。夫を信じ、忠実に生きるしかない」

アンケート調査回答者

カデットのメンタリング

ITF船員トラストのコンサルタントを務めるキンバリー・カルショエが、近年減少しつつあるメンタリング－先輩が後輩に仕事のコツを伝授する伝統－の重要性について語るとともに、新規のメンタリング・プロジェクトを紹介する。

何世紀もの間、仕事に関する知識は、世代から世代へと受け継がれてきた。しかし、最近は、若手職員やカデットに対するメンター（助言者・指導者）の役割を担うベテラン職員が非常に少なくなったという声が船員、組合、教育機関から届くようになった。

メンタリングとは、経験に基づく知識を非公式に後輩に伝えることである。船員は、メンタリングを通じて、仕事の技術を向上させる。同時に、経験の浅い船員を孤立させず、健康状態を保たせるという点で、精神的サポートの意味合いも持つ。また、船内生活をより快適にするだけでなく、船員の維持や安全性の向上を通じて、コスト削減にもつながる。このように、メンタリングには様々な利点がある。

誰でもメンターになることができるが、良いメンターには共通点がある。

・自身の体験を活かしたインフォーマルな学習機会をつくる。
・ロールモデルとして行動する。経験・知識を伝授したり、建設的な批判を相互に行ったりすることで、船員としてどのように成功していったらよいかのヒントを与える。
・全ての質問に答えられる必要はないことを理解している。偉大なメンターは、支援の手を差し伸べるタイミングを分かっている。できるだけ、自分自身で答えを見つけられるように配慮する。
・何でも質問できる環境を作り、他の人も議論に加わるよう勧める。
・人間関係の重要性や、家族との連絡が難しい特殊な職場環境を理解している。
・信頼されるアドバイザーとは、精神的なサポーターであることを理解している。親身になって話を聞いたり、暗黙のルールについて説明したりすることができ、人生山あり谷ありであることを経験上知っている。また、共感力があり、状況への適応を応援することができる。
・若手船員に方向性を示すことができる。良きメンタリング（助言・指導）は、最終的な目標をどこに置くか－船長を目指すのか、陸上勤務を目指すのか－を考えることからスタートする。これらの目標がメンタリングの基盤となる。
・双方向のメンタリングを通じて、メンターもメンタリングを受ける側も自信とリーダーシップを身に着けることができる。

誰もが他人と共有できる知識を持っている。立場を逆転させ、新技術に順応するのが早い若手船員が先輩に助言することもできるだろう。

ITF船員トラストは、英国のサザンプトン・ソレント大学の新規プロジェクト「船員メンタリング・プロジェクト」に資金提供している。このプロジェクトは、世界の船社で導入されている様々なメンタリング制度の詳細を調査するものだ。

この調査によって、メンタリングの様々な効果（船員の健康・福利の向上や船内の安全性向上を含む）が示されることが期待ささされる。■

海運産業の腐敗と闘う業界の取り組み

MACNのプログラム・ディレクター、セシリア・ムラー・トーブランドが海運反腐敗ネットワーク（MACN）の活動が、最前線で腐敗と闘う船長や乗組員をいかに支援しているかについて語ってくれた。

MACN
海運反腐敗ネットワーク

船員なら誰もが「円滑化のための支払い」という概念を聞いたことがある。つまり、定例のサービスを受ける前に港湾当局から袖の下や清涼飲料水、たばこ、酒などを求められることだ。船員にとって、これは深刻なストレス要因になり得る。支払いを拒否することは常にそう簡単なわけではない。ゆすりまがいの要求をされたり、乗組員や船の安全を脅かされたりする時もある。

この制度的問題と闘うには、業界全体が協力して行動することが必要だ。船会社は、支払いを拒否するよう船員を訓練したり、政策を策定したり、手続きを設置したりできるが、港湾局職員や当局がそのような支払いを依然として許容できるものとみなし、執拗に支払いを求めてくるなら、そこで行き詰ってしまう。

2011年に我々は腐敗と闘うために共同でアプローチを取ることについて、海運業界全体の関心を呼び起こす努力を開始しようと決めた。今日では、海運反腐敗ネットワーク（MACN）の加盟企業は90社に及ぶ。

同ネットワークは以下の3つの基本戦略を指針としている：

1. 能力構築 – 反腐敗研修を船長や従業員に受けさせるなどして、メンバー企業に解決策を提供し、社内のコンプライアンス面の取り組みを支援する。
2. まとまって行動 – 現場における変化を牽引し、業界や各国政府とのパートナーシップを構築する。問題を分析し、港における腐敗と闘うための対抗策の実施を支援する。各国政府とも積極的に協力するよう努力し、制度的腐敗と闘い、腐敗の証拠を明示し、解決策を提供する。現在、スエズ運河、アルゼンチン、ナイジェリア、インドネシア、タイでプログラムが進行中であり、インドと中国で新たなプログラム立ち上げのための分析を行っている。
3. 誠実の文化 – 誠実さの水準と意識を高めることに寄与する。例えば、MACNは海事学校の生徒が卒業する際には、誠実に行動できるよう、学校で訓練を提供している。　産業横断的な作業グループを通じ、MACN はITFや他の海運関係の団体とともに、腐敗を船員の安全問題と結びつけている。

業界が一丸となると、驚くほど大きな影響があることを既に目の当たりにしてきた。この方面で悪名高いスエズ運河においてMACNが行った「ノーと言おう」キャンペーンでは、メンバー企業がコミュニケーション資材や船長用のツールキットを活用しながら、贈賄要求を拒否することで団結した。その結果、そのような要求自体が減少した。インドネシアのタンジュンプリオク港では、ITシステムのアップグレードを行うよう当局に迫り、この実現により、船のオペレーターがコンテナの位置を継続的に追跡することができるようになり、何故このような変化が必要であったのかを理解するに至った。

ナイジェリアでは、当局と協力し、港湾局の役人用の標準的なオペレーション手続きを確立し、併せて、誠実に仕事をこなす訓練と苦情申し立てメカニズムの実施を行った。アルゼンチンでは、船内査察の効率と誠実さ、透明性を高めるための プロジェクトを先導した。両国における取り組みでは、不明確な理由や根拠なく、船が遅延する可能性を減らすことに焦点をあてた。

巨大かつ多岐に富む海運産業で幸先の良いスタートを切ることができたが、MACNはより多くの人にこのアプローチに賛同してもらい、共同で行動していく決意でいる。

MACN についての詳細な情報は www.maritime-acn.org.を参照のこと。■

セシリア・ムラー・トーブランドは2011年にMACNが設立された際の中心人物。前職は、マースク・グループで8年強、上級コンプライアンス担当官として働いていており、以来、世界中で反腐敗の取り組みに関与してきた。

家畜運搬船の船内生活

家畜運搬船の獣医として乗船経験のあるリン・シンプソン医師が、家畜の世話をする船員の典型的な日常生活について報告する。

海と言えば、冒険のイメージを抱く人は多いだろう。

しかし、家族を養う手段として海を選ぶ人もいる。獣医師の私が家畜運搬船に乗船したときに出会った船員たちは、まさにそうだった。

オフィサー（職員）は、職業訓練を受けており、いろいろな種類の船に乗船できる。一方、家畜運搬船の甲板員は通常、海事訓練を受けておらず、他に仕事が見つからなかったために船に乗っている場合が多い。

彼らは、現場で家畜の世話について学ぶ。 教えられるのは、餌や水の与え方、糞尿の流し方等、基本的なことだけだ。

動物福祉や船舶基準について学ぶことは滅多にない。寄港地の船員センターでコーヒー一杯をごちそうになる以外は、船員への支援体制が存在することを知らないだろう。人権の概念も乏しく、搾取された時に助けを求める支援団体があることも知らないだろう。

実際、彼らは、労働条件や賃金、契約期間に疑問を抱きながら、搾取されていると感じていることが多い。乗船期間10か月、1日12時間、週7日間労働が、通常の契約パターンだ。

家畜の世話なら、どんなことでも要求される。病死した家畜の死骸をナイフや斧で切断したり、高熱のストレスで死亡し、腐敗が進行した大量の死骸を処理したりすることもある。

職員と比べると、居室も窮屈で、食料や衛生用品の配給も明らかに粗末だ。

私が乗った船は、トイレの水が錆びや砂で濁っていた。意地悪な船長に客室のエアコンを切られ、ペルシア湾の夏の灼熱地獄を乗り切るために、屋根の上で寝る者もいた。

彼らは、動物たちの置かれた環境は間違っていると口を揃えるが、私から見れば、彼らが耐えている環境こそ間違っている。

機関士たちは、攻撃的な家畜に危害を加えられることを恐れる。単に悪臭に耐えられないという者もいる。電気技師は、換気装置が故障したら、数時間以内に家畜を失うという大きなプレッシャーを抱えている。

安全帯を着用せずに舷側の塗装作業を行う等、危険な慣行も見られた。動物の行動に関する知識は非常に乏しい。例えば、ペンライトは感電の原因になる。家畜たちは退屈すると身近な所にあるワイヤーを噛み始めることは船内では知られていない。ある時、数頭の家畜が不審な死を遂げた。乗組員数人（私を含む）は、柵からの感電が原因だと報告した。

多くの船員は凍てつく寒さの中、あるいは、灼熱地獄の中で働かされている。しかし、適切な作業服や保護具を支給する会社は少ない。

安価な料金で外界と連絡を取ることは難しく、乗組員は不安や孤独を募らせている。うつ病の発生率も高い。

にもかかわらず、乗組員が家畜を失う不安や恐怖に関して、会社に苦情を訴えているのは聞いたことがない。■

自国で船員の雇用を守る

シーフェアラーズ・ブルテンはカボタージュ保護のための組合の取り組みについて報告する。国内海運の仕事をその国の国民のためにキープしておくことで、自国船員の海技と国内海運界のディーセントな（人間らしい）雇用を確保しようとする取り組みのことだが、雇用条件を下げることで利益を最大化しようとする企業から、カボタージュ規制は絶えず攻撃を受けている。

SIUカナダ労組の船員研修、米国政府から称賛される

SIUカナダ労組のジム・ギブン委員長は、ITFカボタージュ・タスクフォースの議長も務めるが、SIUカナダの船員研修プログラムを国が認識してくれたことを歓迎している。

SIUカナダは、国内外の海域で働く組合員が必要なスキルを習得できるよう、研修に大きな投資をしている。だからこそ、米国のエレイン・チャオ運輸長官が2017年9月の北米船員組合（SIU）の全国大会で、組合の研修プログラムを称えてくれたことは非常に喜ばしかった。

チャオ長官が米国海域内と米国の港間の海運を規制するジョーンズ法を守るための米国の決意を改めて表明してくれたことは特に感動的だった。

しかし、重要なカボタージュを守るための闘いの手を緩めてはならない。2016年には法廷闘争に勝利し、史上初めて、米国海域を運航する外国籍船にSIUの組合員を乗せることができたが、この勢いに乗って、引き続き、自国の船員の雇用を守ることの重要性を主張していく。

EUカナダ包括的経済貿易協定（CETA）のような国際貿易協定が海運産業を自由化することで、海運カボタージュの恩恵を切り崩そうとしている今、SIUは国際労働運動の力を結集し、この流れを阻止していく。

ノルウェー労組、広範なカボタージュ支援を勝ち取る

ノルウェー船員組合は市長からカボタージュ支援を確保できたとジョニー・ハンセン委員長が語る。

ノルウェーの船員は大きな圧力にさらされている。ノルウェーの労働基準を大幅に下回る条件で外国籍船に乗り組む外国人船員の存在は、ノルウェー船員組合の組合員であるノルウェー人船員に容赦ない厳しい現実をつきつけている。

ノルウェーの海域でノルウェーの労働条件を要求することの可能性をノルウェー政府に検証してもらいたい。つまり、ノルウェー海域や大陸棚を運航する全ての船舶で、一定の期間（どれくらいに定めるかはまた問題だが）ノルウェーの賃金と労働条件を適用するということだ。

そこで、この一年半、政府に陳情する際に組合の主張を支援してもらうために、ノルウェー船員組合はキャンペーンを展開し、一般市民や地元の政治家に情報を提供し、啓蒙活動を続けてきた。

全国の市長や当局との協議に多大な時間とエネルギーを投資してきたことが実を結んだ。実際にノルウェーの船員がどのような窮状にあるのかを知ってショックを受けた市民は多かった。その結果、全国の市議会や市長から多くの支援を勝ち取ることができた。

組合のこうした活動はノルウェーのマスコミにも好意的に取り上げられ、組合員は大いに勇気づけられ、国民の意識も向上した。世論調査からこの問題については70 - 95%の国民が組合の意見を支持してくれていることが分かり、大変うれしく思っている。

しかし、闘いは終わったとは言い難く、今後も議論を続けていく。私たちの目標は、ノルウェー海域と大陸棚の海運については、法律のもとに、全ての船員にノルウェーの労働基準が適用されるようにすることだ。「ノルウェーで働くなら、ノルウェーの労働条件を受ける」、この目標達成まで、我々は諦めない。

チリの組合、海運大臣の設置を請願

チリのITFインスペクター、ファン・ルイス・ヴィラロンが海運大臣設置キャンペーンについて報告する。

2017年6月28日、チリのITF加盟船員組合および水産組合が、上下両院の議員とともに、海運大臣設置の必要性に関する議論を行うセミナーに出席し、カボタージュについても議論を行った。このセミナーには全国船主協会、チリ海軍前長官、海運アカデミーや政府の顧問など、チリの様々な海運関係者も出席した。

船員組合として、わが組合は、社会や労働、環境の観点からではなく、経済的な観点から法律が制定されていることについて、懸念を表明した。出席した全ての海運団体の代表者がチリ人船員のためにカボタージュ規制を維持することを支持し、貨物輸送であれ、旅客輸送であれ、この規制を緩和しようとするいかなる取り組みとも闘っていく決意を表明した。

この議論以降、チリ議会下院では海運大臣設置の構想を検討しているが、大臣というよりは事務次官を設置する考えのようだ。したがって、組合は大臣設置に向け、運動を続けていく。

一方、チリ籍船には引き続き、チリ国民が乗り組んでいく。チリの船主と同等の規制や税制に従うのであれば、外国の海運会社のチリでの運航は歓迎する。

調査から世界のカボタージュ導入の規模が判明

シーフェアラーズ・ライツ・インターナショナル（SRI）のディアドリ・フィッツパトリック所長が世界のカボタージュに関する他に類を見ない調査結果について報告する。

海運カボタージュ規制はしばしば賛否両論を呼ぶ。この問題が各国政府の、政治、経済、社会面における優先課題を反映しているからだ。自国民の雇用を守りたいとする労働組合の主張もまた無視できないものだ。

この主張を展開するにあたり、世界中にカボタージュ規制がどの程度存在するかを把握しておくことは大いに役立つに違いない。そこで、2016年にITFはこの調査に乗り出し、海運カボタージュ法のもと、全世界の何か国において、内航海運における外国籍船の運航が制限されているのかを調べる調査をSRIに依頼した。

世界のカボタージュ規制法についての調査はこれまで殆ど行われてこなかった。古くは1991年に遡り、米運輸省の海事局が56か国に連絡を取り、内航海運における規制について情報を収集したことがある。この米国の調査では、回答した53か国のうち、47か国が内航海運においては外国籍船の運航を制限していると回答した。2010年、オーストラリア海事組合(MUA)がこの結果に基づき、何らかの形式でカボタージュ規制を導入し、カボタージュの法的、経済的、政治的側面に対応している35ヵ国の調査を行った。2016年と2017年に、SRIは手始めに国連加盟国193か国を対象に、海運カボタージュの状況について調べる調査を実施した。内陸国と国内に港が一つしかない国は調査対象から外したため、実際の対象国は136ヵ国となった。そこで、この136ヵ国の弁護士にコンタクトを取った。この調査から、91か国（2つ以上の港をもつ国の67%）が何らかの形式のカボタージュ規制を導入していることが判明した。これは他に類を見ない結果といえる。 ■

ITF タイ漁船員の権利を擁護

組合の力を構築する新しいITFアジア太平洋地域のキャンペーン・センター

ITFは加盟組合の力を構築し、強大化する企業や広がる不公正と闘う決意を固めている。そのため、ITFはアジア太平洋地域の機構を再編し、「センター・オブ・エクセレンス（卓越した活動拠点）」を生み出した。

シドニーにあるアジア太平洋地域・キャンペーン・センターは以下に焦点をあてる：

- 力強く活発な組合を構築し、ITFに加盟してもらう。
- 賃金引上げ、労働条件改善、交通運輸労働者の組合権の確保につながる革新的キャンペーンを構築・実施する。
- 企業の力を抑制する。

キャンペーン・センターは、世界中の職場で組織化を進め、労働者を活発化させ、ITF全体で共有できる、成功できるキャンペーン技術を構築することで、組合の力と能力を構築する。

例えば、タイの水産業では、企業や業界に関する詳細なリサーチを行い、これをもとにキャンペーンを展開する。この活動は、自社のサプライチェーンにおけるダブルスタンダードを止めさせ、職場行動規範を漁船員のための取り組みにまで広めるため、小売業者やその他の企業に呼びかける活動によって補強される。

2018年を通じて、シドニー事務所はITFの様々な産別部会・部門・地域と協力し、活動の調整を図る。また、ITFや加盟組合の運動を支持し、参加してくれる活動家のグローバルネットワークを構築することを計画している。シドニー・キャンペーン・センターの最終的な目的は、ITF加盟組合や他の労働組合、その上部団体の国際産別などの組織にとっての組織化と運動展開のハブになり、力を構築するために邁進することだ。

まぐろ産業にとってタイは最も重要な国だ。サプライチェーンでカンボジアやミャンマー、タイ出身の漁船員や水産加工労働者が何十万人と働いているからだ。「その殆どがタイでは労働者としての権利をもたない」とITF南太平洋キャンペーン・ディレクターのシャノン・オキーフは述べる。そこで、ITFはこれを変えようと思ったのだ。

2017年4月、ITFは、オーストラリアのITFシドニー事務所を中心に、タイのソンクラーで労働者組織化チームを立ち上げることで、アジア漁船員キャンペーンを再開した。ITF は今、タイで漁船員を代表する主な組織となっている。

ITFの課題はキャンペーンと組合の最良慣行を構築することで、アジア全体にそれを広げ、水産業界の力の構造を大幅に変えることができ得る。ITFの長期的計画は、タイを皮切りにアジア地域のモデルとなるような 民主主義的かつ持続可能な水産労組を結成することだ。

既に、ITFは3回（チョンブリーで1回、ソンクラーで2回）の労働者研修の企画・実施を支援し、100人以上の漁船員や水産加工労働者が参加した。この目的は、大部分がミャンマー人とカンボジア人から成る移民労働者に、自らの権利や労働組合、事故の報告方法について学んでもらい、職場の問題に責任をもってもらうことだ。

ITFはまた、ステラマリスや国営企業労使関係連合（SERC）や移民労働者権利ネットワーク（MWRN）と緊密に協力し、加盟組合の組織化プログラムに合わせた研修を行っている。研修を行うことで、組織化キャンペーンの指導者候補を見つけることができた。ITFのオルガナイザーは今後も引き続きILO、ステラマリス、タイ・レイバーソリダリティー委員会(TLSC)、 SERC、ソリダリティーセンターと協力し、将来の指導者のさらなる発掘と能力育成を行っていく。

7月には、シーフード生産会社のタイ・ユニオンがグリーンピースと重要な協定を結び、労働基準や環境基準を改善すると約束した。これにより、タイ・ユニオンの影に隠れて違法漁業を推進し、労働者を虐待している供給業者は今後、確実にタイ・ユニオンのサプライチェーンに参加することができなくなるだろう。これはまた、一部の悪辣な漁業慣行が環境面に及ぼす影響を緩和する取り組みを前進させ、倫理的に捕獲された水産物の量を主な市場で増加させ、タイ・ユニオンのサプライチェーン全体を通じて労働権や人権の侵害を制限することにつながる。タイ・ユニオンはまた、移民労働者を含むあらゆる労働者の結社の自由権と団体交渉権を自社のサプライチェーン全体で支援することにも合意した。

この協定の交渉にあたり、ITFは見えないところでグリーンピースを支援し、協定書に盛り込む交渉の戦略や労働基準についての文言、船舶の行動規範についてアドバイスした。

ITFは警戒はしつつも、この協定書が漁業界全体の効果的なモデルになり得ると楽観視している。しかし、ITFの運動としては、今後もタイ・ユニオンがきちんとこの協定書を実施するよう、その責任を追及していく。また、現場での組織化も加速化していく。

■

ITF、タイの漁船員に対するILOの力強い対応を歓迎

ITF水産部会のジョニー・ハンセン議長は、タイ政府が漁船員を強制労働から守ることができていないとのILOの判断を歓迎している。

2016年2月、ITF と国際労働組合総連合(ITUC)は、国際労働機関(ILO)理事会に、タイ人および移民漁船員を保護するための法律を実施できておらず、それゆえに強制労働に関するILO第29号条約に違反しているとして、タイ政府を非難し、提訴した。2017年3月28日、ILO理事会がこの提訴に関する判断を下した。ITFは以下の結論と勧告を特に歓迎している:

- *移民労働者の出身国政府と協力し、職業あっせん業者の利用を規制するよう、タイ政府に求める。*
- *タイ政府が人身取引に関わっている役人を訴追し、効果的な処罰が課されるよう早急に担保することを「期待する」*
- *使用者による身分証明書の没収という広く行われている慣行を法律で確実に禁止し、そのような悪習の有無を調査し、責任者を処罰する対策を取るよう政府に要請する。*
- *労働査察官の能力を強化し、強制労働の摘発に関する訓練を提供し、ぬきうち検査を実施し、移民の母国語を話す査察官をもっと増やすよう、タイ政府に要請する。*

数知れない移民労働者が騙されて強制労働させられ、人身取引の犠牲になり、劣悪な労働条件で働かされ、身体的な虐待を受けたりしており、真の意味で変化を起こすためには、上述の改善は絶対的に重要だ。タイが強制労働に関する議定書とILO188号条約（漁業労働条約)を批准・実施すれば、漁船員はさらに大きな保護を受けることになろう。そのため、ITFはタイ政府に引き続き圧力をかけ続ける。

移民漁船員、アイルランドで合法化した奴隷状態に直面

アイルランドで移民漁船員を保護することを想定して設置された制度が逆に奴隷労働を合法化しており、「変化を起こすために圧力をかけ続けなければならない」 と英国・アイルランドのITFコーディネーターを務めるケン・フレミングは語る。

ほぼ2年前にガーディアン紙がアイルランドの水産業で移民労働者の搾取が横行していると暴露した際、ITFは愕然とした。漁船員を保護するために立ち上がった制度が大きく失敗していることが判明したからだ。

この新聞報道を受け、アイルランド政府はすばやく行動した。ハイレベル・タスクフォースを設置し、ITFや漁業界の他の団体から証拠を集め出した。ITFは2016年初頭に出された「移民の搾取を止めさせるために新しい就労許可制度をつくるべき」との タスクフォースの勧告を歓迎したが、同時に、実施状況の効果的な査察が行われなければ、この制度には意味がないと警告した。

ITFは2016年を通じ、強まる懸念を継続的に表明してきた。政府の査察により、査察を受けた移民漁船員の4分の一は就労許可制度に加入していないことが判明した。また、漁船主はこの制度を利用して、乗組員に賃金を支払う代わりに歩合給制度へと移行し、最低賃金を支払うようになっていた。

2017年2月に、68人の移民漁船員がITFの会議に参加した。うち何人かが貰うべき賃金を受け取っていない、残業させられている、と報告した。休憩も与えられないまま週100時間働かされられていると報告した者もいた。就労許可制度が失敗したことを示す証拠が溢れていた。ITFはこのような制度の濫用を即時止めさせるよう呼びかけ、アイルランドの水産業で働く全ての不法移民に滞在許可を与えるべきだと要求した。

2017年7月に、移民漁船員の搾取問題について調査をしていたアイルランド議会の委員会で証言する中で、ITFは就労許可制度が奴隷労働を合法化したと述べ、水産業界の徹底的なてこ入れを行い、国レベル、EUレベル、国際レベルで法律による義務を果たすよう求めた。その際、アイルランドの漁船に乗り組む外国人漁船員の労働条件と搾取に関するITFの特別報告書も提出した。

ITFは以下を求めている:

- *外国人漁船員への就労許可発給を一時停止する。*
- *全長15メートル以下の漁船（アイルランド漁船隊の8割以上を占める）を就労許可制度の適用外とするとの条項を削除する。*
- *就労許可制度を特定の漁船主と漁船員の雇用関係から切り離す。* ■

ケン・フレミング、社会正義賞を受賞

ケン・フレミングは、海運産業に広がる労働搾取の問題を暴露した功績を称えられ、「マザー・ジョーンズ（訳注：大企業の悪辣な慣行を地道な取材で暴露する米国の月刊誌）の精神賞」を受賞した。受賞者選考委員会のジェームズ・ノーラン氏は、「ケン・フレミングは英国やアイルランドで働く多くの船員や漁船員の公然たる搾取に政府が沈黙を保っていることに進んで異議を唱えた。彼こそ、恐れを知らない、情熱的な、自らの権利を否定された労働者の擁護者だ…」

ITF加盟の港湾労働者、グローバル・ターミナル・オペレーターに国連グローバル・コンパクトの採択を求める

国連グローバルコンパクトを締結することは、すなわち、港湾労働者がどこで働いていようと、安全衛生や労働権に関する同一の最低基準をもつことを意味する。それなら、なぜ、グローバル・ターミナル・オペレーターはこれを採択しないのだろうか？ITF港湾労働者部会のナイジェル・ヴィーンズ部次長に尋ねた。

ディーセントワーク（働きがいのある人間らしい仕事）の達成は労働運動の要石だ。企業がビジネスを行う中で、また自社のサプライチェーン全体においても、労働基準を守らせ、全ての労働者に敬意を払い、安全な環境で生産性の高い、安心できる仕事を提供するよう担保すべく、ITFは日々闘っている。

自社の従業員を大事に扱い、結社の自由や差別や干渉なく労働運動に参加する権利や組合に加入する権利、団体交渉権を尊重することは、労働者のためになるだけでなく、企業の収益にとってもプラスの影響があるということを理解することはそれほど難しいことではない。

国連は責任ある企業のビジネス慣行を前進させるためにグローバルコンパクトを導入した。同コンパクトは、「人権」、「労働」、「環境」、「腐敗防止」の項目のもと、10原則を掲げている。このうち、4原則が「労働」の項目に該当する。この4原則は国際労働機関（ILO）が擁護するもので、全て港湾にも当てはまるものだ。

- *企業は結社の自由と団体交渉の実効的な承認を支持すべきである（原則3）*
- *企業は、あらゆる形態の強制労働の撤廃を支持すべきである。（原則 4）*
- *児童労働の実効的廃止（原則 5）港湾に児童労働など存在するのか？存在する。大きなショックだが、現実に起きている。*
- *雇用と職業の差別撤廃（原則 6）*

殆どの大手多国籍企業はコンパクトを締結しているが、港湾ターミナル会社でコンパクトを結んでいるのはマースク・グループのAPMT社のみだ。

他の大手ターミナル・オペレーター、つまり、DPワールド、HPH、COSCO、PSAは、人権、強制労働、差別を進出している全て国の、全ての事業で排除することを公に約束することをなぜ、避けているのだろうか？隠さなければならないことでもあるのだろうか？

2017年6月、重要な問題についてお互いに協力することができるよう、ITFはDPワールドのターミナルで働く17名の港湾労働者からなるグローバル・アライアンス・グループを結成した。グループは、インドであれ、カナダであれ、ペルーであれ、オーストラリアであれ、全世界の全ての港湾労働者に適用される、一貫した最低基準を勝ち取ることを目指すことを決めた。

一部のITF加盟組合が組合潰しの戦略を採用する会社、組合に対抗するために御用組合を結成している会社、また、港湾労働者を搾取し、労働者の権利を縮小することで競争優位を得たり、成長を追求したりしている企業に関する情報を提供してくれた。ITFはこのような搾取を許容しないし、加盟組合と協力し、港湾の使用者と意味のある団体交渉と対話を確保し、権利の侵害を終わらせる。

DPワールドで働く港湾労働者は会社が国連グローバルコンパクトを締結することを求めている。DPワールドは、ディーセントな（人間らしい）安全衛生政策を策定・実施し、直接雇用、間接雇用を問わず、公平な雇用基準を設置し、結社の自由と団体交渉権を尊重することで、労働者の意見を尊重することを公に約束する必要がある。■

港湾労働者のポッドキャストをフォローしよう：
www.thedockerpodcast.libsyn.com

船内のジェンダー問題

あなたの意見を！

ここ十数年の間に女性船員の数は増えた。しかし、オフィサーに関しては、何千人もの男性オフィサーが毎年誕生しているにもかかわらず、女性オフィサーの数はごく僅かだ。国際労働機関（ILO）と国際海事機関（IMO）が実施した調査によると、世界の女性船員の割合は2%に過ぎない。

2016年公共政策（Tangi）

女性交通運輸労働者に対する暴力撤廃のITFプロジェクト・スペシャリストであるキム・ロハスは、暴力撤廃に向けた組合の活動を支援するためにITFが実施している、船内のジェンダー（不）平等実態把握調査に協力するよう、全船員に呼び掛けている。

我々は皆、女性船員の数が少ないこと、特に、職位の高い女性船員はごく僅かであることを認識している。しかし、このことは労働者や職場にどのような影響を及ぼすのだろうか？

その答えを探るために、ITFは現在、ジェンダー平等に関する実態把握調査を実施している。

この調査への回答は、我々、労働組合側にとっての貴重なエビデンス（証拠）となる。これらのエビデンスを基に、例えば、船員に対する強制的な妊娠検査や海事教育機関の女性卒業生に対する就職差別等、業界全体の問題を訴えていくことができる。

また、世界の交通運輸職場における暴力のエビデンスとしたり、職場における暴力・ハラスメントに関する国際法を求める我々の運動に活用したりすることもできる。

世界の様々な職場の交通運輸労働者や組合幹部の声をできるだけ多く集め、我々の運動を力強く支える調査結果となることが期待される。

回答は有志で、実に簡単な作業だ。ほとんどの質問が選択式の回答で、スマホから回答することもできる。（途中で作業を中断できないため、）オンラインで開始する前に、PDFで質問を確認することもできる。

匿名で回答できるので、他人に回答を知られる心配はない。

調査は二種類ある。使用者の方針や慣行を把握するための労働者対象の調査と、組合のジェンダー対策を把握するための組合役員対象の調査だ。

労働者対象の調査の質問事項は次の通り。

- *職種（匿名記録）*
- *会社（使用者）の平等方針（研修や昇進の機会を含む）、職場での暴力（性的暴力、セクハラを含む）*
- *労働条件、年金、採用と容姿について等。*■

ITFジェンダー平等調査への協力をお願いします。
https://goo.gl/63IL6g

ビルマのカウボーイ
シュエ・タン・アウン物語

シュエ・タン・アウン物語

カナダのITFコーディネーター、ピーター・ラヘイが「ビルマのカウボーイ：シュエ・タン・アウン物語」について語る。

ITFインスペクターは皆、船員なら誰もが重要な局面に遭遇することを知っている。

ケガをしても、治療を受けさせてもらえなかったり、食糧が底をつきたり、賃金の支払い遅延や未払いが続き、母国の家族が生活苦を強いられたり。危険な仕事を命じられることもある。

そして、難しい選択を迫られる。リスクを承知で、自分や仲間たちのために、正義を信じて立ち上がるか？

「ビルマのカウボーイ：シュエ・タン・アウン物語」は、勇気を出して、乗組員のために声を上げた伝説的な船員と、ITFの国際連帯の物語だ。

1998年、シュエは便宜置籍船のグレート・コンサート号に乗り組んだ。4か月間、賃金未払いが続いた。食糧は尽き、貨物の米を食べて命をつないだ。そして、ブラジルに向かう途中、シュエはITFに連絡をする決意を固めた。他の乗組員は、仕事を失うことや家族への報復を恐れたため、一人で実行することにした。そして、シュエは勝利した。

物語は、シュエを襲った恐怖、脅迫、苦難の数々を紹介している。勝利の後、シュエはミャンマーへの帰国を禁じられた。その後、ヒューストン（米国）でITFインスペクターの仕事を得た。そしてついに、凱旋帰国を果たし、母国ミャンマーでミャンマー独立船員連盟（IFOMS）の設立を手助けし、世界的な称賛を浴びた。

物語は、民主的で開かれた、労働者中心のIFOMS誕生というハッピーエンドで終わる。シュエは正義を追求した。世界中の船員仲間に助けられながら、我々の究極的な目的－集団の力で自己の利益を追求する－を達成する方法をミャンマーの同胞に示した。彼はミャンマーの伝説であり、世界の船員のために闘う戦士だ。

「ビルマのカウボーイ：シュエ・タン・アウン物語」はユーチューブで閲覧できる。 https://goo.gl/hczK8m

ITFの無料アプリ「ITF Seafarers」と「ITF Wellbeing」

ITF Seafarers

・自分の船について知りたい
・組合が何をしてくれるのかを知りたい
・問題に直面し、支援を要請したい
・ITFと連絡を取りたい

ITF Wellbeing

HIV/エイズ、性感染症、結核、マラリア、ジカウィルス、ストレスの悩みはありませんか？

最新情報やアドバイスが満載

・症状
・感染経路
・治療
・予防
・病気に関する誤解

Android端末にもiOS デバイスにも対応しています。
ダウンロードはこちら：
www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

ツイッターやフェイスブックも活用しよう

ツイッターで最新情報をフォローしよう　#itfseafarers
ITFや組合に関する一般的なニュースもツイッター（@ITFglobalunion ）やフェイスブック（www.facebook.com/ITFseafarers-support）で発信しています。

港でのラッシングは港湾労働者の仕事

港に停泊中にコンテナのラッシングを命じられていませんか？

港に停泊中に、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ることは、ITF協約違反です。このような事態が発生した場合は、状況、船名、場所をITFに連絡して下さい。
Reclaimlashing@itf.org.uk

ITFは秘密を厳守します。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！