



# シーフェアラーズ ブルテン

Japanese / no.34/2020

国際運輸労連(ITF)

# B

# ブルーメンタールの 船員虐待を 許さない

船員の有罪化: 自分の権利について知ろう  
広がる船員支援のネットワーク  
ITFに支援を求めるには



# 目次

4  
FOC  
キャンペーン

5-10  
ITFの  
支援活動

11-13  
行動する  
労働組合

14-16  
船員の  
有罪化

17-18  
海上労働条約  
(MLC)

綴じ込み8頁  
の案内書

ITFの連絡先とアドバイス

19  
ILO

20  
この人に  
会おう

21  
危険海域

22-24  
インスペクタ  
ー紹介

25  
業界の動向

26-27  
健康と幸福

28-29  
アラブ地域+  
イラン

30  
船員の視点

31  
港湾

32-33  
水産

34-35  
ITF船員  
トラスト

国際運輸労連 (ITF) は、約150か国、670組合の交通運輸労働者1,850万人（船員91万人を含む）を組織する国際的な労働組合の連合体です。船員、水産、内陸水運、港湾、鉄道、路面運輸、民間航空、観光の8つの産別部会で構成され、国際レベルで交通運輸労働者を代表するとともに、グローバルな運動や連帯活動を通じて労働者の利益増進を図っています。世界の港湾に143人のインスペクターやFOCキャンペーン担当者を配置しています。

ITFシーフェアラーズ・ブルテン No.34/2020

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、ビルマ語、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。ITFのウェブサイトでもPDF版をダウンロードできます。 [www.itfglobal.org/en/resources/reports-publications/seafarers-bulletin](http://www.itfglobal.org/en/resources/reports-publications/seafarers-bulletin)

Web: [www.itfseafarers.org](http://www.itfseafarers.org) | Email: [mail@itf.org.uk](mailto:mail@itf.org.uk) | Tel: +44 (20) 7403 2733 | Fax: +44 (20) 7357 7871

# ごあいさつ



シーフェアラーズ・ブルテン2020年度版をお読み頂き、ありがとうございます。この雑誌は船員、漁船員、港湾労働者の皆さんが、自身の権利についてより理解を深め、問題が発生した時にどこに連絡すればよいのかを知って頂くことを目的としています。

本年度版では、職場の暴力とハラスメントに関する歴史的な新国際法の概要をご紹介します。この新法により、海事労働者の労働環境はより安全になり、ストレスも軽減されるでしょう。

特集記事では、ITFが標的を絞って運動を展開してきたドイツの船主ブルーメンタール社による、度重なる船員の権利侵害の問題を取り上げ、同社に対するITFの行動を強化する中で、ソーシャルメディアがいかに役立ったかをお伝えします。

また、上船していた船が事故に遭遇したり、密輸品が船内で見つかったりした場合、犯罪捜査で船員が濡れ衣を着せられるリスクがあることも取り上げています。ウクライナ出身のジェナディ・ガブリロフ船長の恐怖の体験を例に取り上げ、万が一、刑事告発を受けた場合にどうすればよいかアドバイスもご紹介します。

「ITFの支援活動」では、ITFインスペクターや加盟組合などが労働条件を改善できたり、未払い賃金を回収したり、遺棄された船員の本国送還を支援できた成功事例をご紹介します。

また、新任のインスペクターをご紹介するとともに、地域ネットワークの拡大により、これまでアプローチできなかった港にも活動範囲が広がり、ITFの活動能力が拡大している話や、ITFへの支援要請が益々増えていることなども取り上げます。アラブ地域やイランからはいくつかの朗報をご紹介します。

船員はメンタルヘルス悪化のリスクが高いことも「健康と幸福」のページで特集し、ITF船員トラスト、ITF、ITF加盟組合が協力し、船員のメンタルヘルスに関して海運業界に変革をもたらそうと努力している様子をご紹介します。

また、ノルウェー船員組合のレナ・ダイリングのインタビュー記事や、初の上船について語ってくれたカデットの記事も掲載されています。

8ページの折り込みページには、詐欺の募集広告に騙されないようにするための秘訣や、ITFインスペクターの連絡先が掲載されています。

ITFに加盟する組合にぜひ加入してください。そうすれば、皆さんの力はもっと強くなります。

ITF書記長

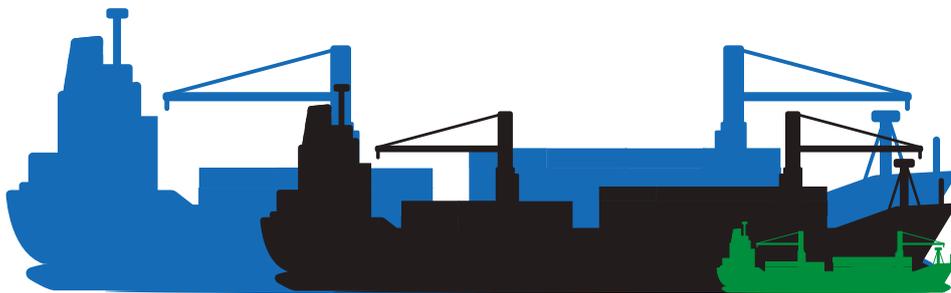
スティーブ・コットン

# 数字に見るFOCキャンペーン(2019年)

## ITFが査察した船舶の数

(本誌発行時点)

ITFが査察した船舶の数



■ 船舶数 9,798

■ 問題が判明した船舶数 7,662

■ 問題がなかった船舶数 2,136

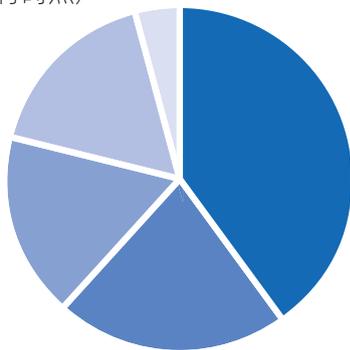
## ITFが回収した未払賃金総額

(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 3,001 件

■ 契約違反 1,611 件

■ 賃金未払い 1,296 件

■ 国際基準の非遵守 1,253 件

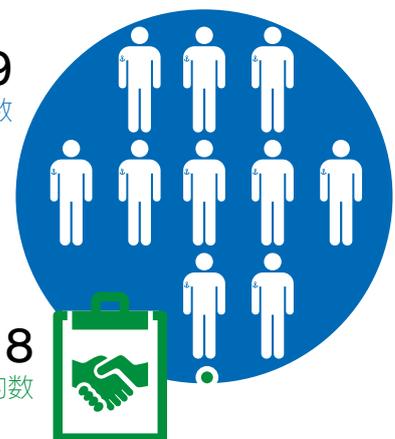
■ 医療関連 307 件

## ITF協約の対象となる船舶と船員の数

(本誌発行時点)

311,489

対象船員数



12,818

ITF協約数

# 現場最前線 レポート



帰国前のカースワ号乗組員

「1年1か月ぶりに家に帰れる。ITF、特に、モハメド・アラチェディさんとキャプテン・マジド(スファックス港のITF窓口)に感謝する。賃金も受け取ることができた。本当にありがたい」

## カースワ号乗組員 1年1か月間の悪夢

1年1か月間も遺棄された後、本国送還されたカースワ号の乗組員のケースは、ITFが近年対応した遺棄の事例の中でも最悪の部類に属するとITFインスペクター兼アラブ・イランネットワーク・コーディネーターのモハメド・アラチェディは語る。

カースワ号の乗組員は、スファックス港(チュニジア)で賃金も食料も燃料も与えられないまま遺棄された後、2019年5月31日に空路で送還された。

12人の乗組員は、インド人、バングラデシュ人、パキスタン人、ミャンマー人で、未払賃金8か月分、総額130,952ドルの回収に成功した。

本国送還は、ITF加盟FNT/UGTTとアラブ首長国連邦(UAE)運輸局の協力・支援により実現した。

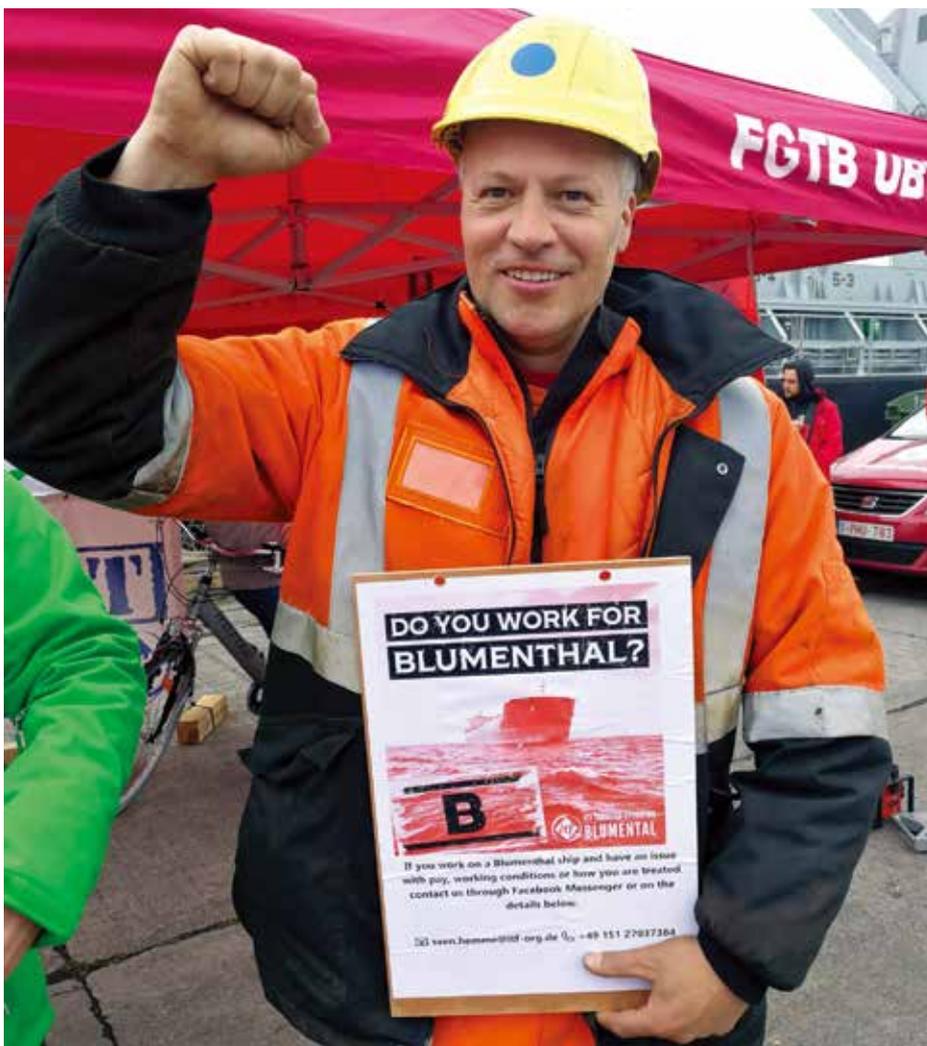
UAE籍タンカー、カースワ号の乗組員がアルコ・シッピング・サービスに遺棄され、ITFに救出されたのはここ3年間で3度目だ。乗組員やその家族が苦難にあえぐ中、アルコシッピングサービスは何の責任も問われていない。

「アルコ・シッピング・サービスの蛮行は、現代の海運産業ではあり得ないことだ。船員がこれほどひどい体験を強いられることがあってはならない。

遺棄は海運業界の癌であり、業界全体が一体となって、根絶に努めるべきだ。

# ブルーメンタールの搾取を許さない

ハンブルクに本社を置くヨアン・MK・ブルーメンタールはドイツの伝統ある船社だ。残念なことに、もう一つの伝統—反労組で船員を奴隷のように扱う伝統—もよく知られているとスヴェン・ヘムITFインスペクターは語る。権利侵害を繰り返すブルーメンタールをターゲットにしたITFの運動についてスヴェンが報告する。



ブルーメンタールはFOC船30籍（リベリア籍船19隻、ケイマン諸島籍船11籍）を所有する。用船契約には、団体協約を禁止する条項が常設され、ITFの力が強い港や国への寄港を禁止する条項が設けられることも珍しくない。

ITFインスペクターの訪船前には、乗組員は、いかに現状に満足しているかや、ITFやITF加盟組合に連絡することなどないことを表明した声明文への署名を「要請」される。この声明文が、組合の介入を訴える訴訟に利用されることもある。

このような心理的なプレッシャーは船員に恐怖心を植え付ける。船員は、今後、乗船契約をもらえなくなるかもしれない、自身や家族に不利益が及ぶかもしれないといった恐れを抱くようになる。

ITFはブルーメンタールに関する案件を多数扱ってきた。2019年3月、リベリア籍のバルクキャリア（ばら積み貨物船）、アナ・エリザベス号の乗組員から、粗末な食事や賃金未払い、船内でのいじめ、一時上陸の不許可についての苦情が報告された。ITFは、本船が拘束されたことをきっかけに、ブルーメ

ンタールをターゲットにした集中的なキャンペーンを開始した。

キャンペーンの進展とともに、乗組員に対する脅迫や虐待がブルーメンタールのフリート全体で制度的に行われていることが判明した。

**リタ号（リベリア籍）のケース** 2019年5月、ブラジル領海付近で係留中の乗組員から、飲料水を確保するために防水シートで雨水を集めているとの報告があった。

2019年7月1日にベルギーのポートステートコントロール（PSC）が立入検査を実施したところ、セキュリティや労働条件に関して35件の欠陥が見つかった。

その中には、非常灯や救命器具の故障、乗組員の火災訓練の不備、船内安全規則・手続きに関する一般的な問題等、重大な違反事案もあった。ドアが破損し、錆びついている等、構造的な欠陥も見つかった。船内備品の保守は船員の扱いと同様に重要である。急れば、深刻な事故につながりかねない。本船はPSCに拘束され、8日後に解放された。しかし、8月23日にアントワープ（ベルギー）

で再検査が実施されたところ、9件の欠陥が是正されていないことが判明した。

ITFの集中的なキャンペーンでは、ブルーメンタールの乗組員を守るために、ITFのインスペクターやコンタクトが世界中の港で訪船や査察を繰り返して、賃金が支払われているか、適切な食事が提供されているか、乗組員の権利が守られているかなどを確認した。乗組員の権利保護はITFの最優先課題だ。

キャンペーンの効果を高めるために、ギャングウェイで抗議行動を実施したり、ロビーイングを展開したり、（LinkedInなどの）ソーシャルメディアを活用したりもした。ブルーメンタール経営陣を非難するFacebookの投稿は、多くの業界関係者の目にとまり、ヒット数は50万件を超えた。

ITFがあらゆるソーシャルメディアを通じて、船員の告発を呼び掛けたところ、現乗組員や元乗組員から、虐待、時間外労働の強制、賃金未払い、国籍に基づく差別などの報告が寄せられ、ブルーメンタールの驚くべき実態が明るみになった。

これにより、世界中でブルーメンタールの

運航が乱れ始め、用船者はブルーメンタールの利用に消極的になった。当時、ブルーメンタールのコンテナ船、タイガー号を用船していたマースクは、14年間の契約関係を見直し、契約更新を見送った。

一方、ブルーメンタールはタイガー号乗組員の雇用契約を改めたり、全船舶の最低配乗人員を引き上げたりした。船内の食料や飲料水利用についても改善が図られた。

**ブルーメンタールの船内で繰り広げられていた搾取や差別に関して、多くの証言が船員から寄せられている。船員の基本的権利に対する制度的な侵害は、ブルーメンタールを始めとする悪徳船社のFOC船に多く見られる。**

ITFのジャクリーン・スミス海事コーディネーター

このように、ITFの運動の成果が現れ、業界がブルーメンタールに目を光らせているにもかかわらず、ブルーメンタールは依然としてドイツのVer.diや他のITF加盟組合との団体協約交渉を拒否している。ITFは、ブルーメンタールのマシアスKレイス会長に同社のFOC船全体の基準引き上げに向けて協力を呼び掛けたが、返事はまだない。責任ある用船者は、船員の搾取・虐待を許す無規制のFOC船がもたらすリスクを避けるために、ITF協約船を選択する。

しかしながら、ブルーメンタールは船員の権利、自由、労働条件を確保し、海運業界の向上を目指す動きを拒んでいるように思われる。ITFは引き続き警戒を怠らず、この悪徳船社に圧力をかけていく。



## エイプリル・ドリーム号の労働環境 ITFの査察をきっかけに大きく改善



**ITFのフォローアップ査察で、以前発覚したほとんどの欠陥が是正されていることが分かった、とミルコ・クローニャITFインスペクターは報告する。**

2019年3月、モルドバ籍のエイプリル・ドリーム号がバカル（クロアチア）で木材の積み込みを行う際、ITFは本船を法船し、以前判明した欠陥が是正されているかどうかを確認した。

以前、本船乗組員から賃金未払い、食料不足、医師の訪船拒否などの苦情がITFに寄せられていた。

今回の査察で、マーシャル諸島に本社を置く、船主のコンコルディア・マリタイムと管理会社のブルーベイ・インベストメントは、ポートステートコントロールに協力し、欠陥を是正していたことが判明した。冷凍庫には、乗組員13人の2か月分の十分な食料が保管されていた。客室は整えられ、洗濯機も稼働していた。乗組員の健康状態も概ね良好で、歯科治療のための外出も許可されていた。

未払いとなっていた1月分の賃金も支払われ、2月分の賃金も準備されていると船長は主張した。（その証拠は提示されなかったが。）賃金に関しては、MLC違反はなくなっていた。

エイプリル・ドリーム号の月額賃金はILO最低賃金を下回っているが、ILO最低賃金の遵守は勧告に過ぎないため、ITFとしては船主に警告するに留めた。

主にシリア人とエジプト人の乗組員に対して、個別に聞き取りを行ったところ、船内の労働条件に満足していた。



## オーストラリア、船員の権利を侵害したバルクキャリアの入港を禁止

ITFインスペクターの介入の結果、一日に2隻ものバルクキャリアがオーストラリアへの入港を禁じられるに至った。この2隻が船員の最も基本的な権利を侵害していることが判明したからだ。ITFインスペクターのサラ・マグワイアは語る。



「フォーチュン・ジーニアス号」の運航者は船員に対して不誠実かつ略奪的な行動を取っていた。一方、「シン・ジン・ハイ号」の運航者は、船員がきちんと給料を受け取っているかを確認する制度上の欠陥があった。

AMSA (オーストラリア・ポートステート・コントロール)

2019年9月13日、フォーチュン・ジーニアス号はグラッドストーンで、シン・ジン・ハイ号はブリスベンで、それぞれ1年間および1年半の入港禁止令をオーストラリア・ポートステート・コントロール (AMSA) から受けた。乗組員の給料を給料日に全額支払っていなかった上、ILO海上労働条約(MLC)に著しく違反していたためだ。

ITFはパナマ籍のフォーチュン・ジーニアス号が2019年9月5日にグラッドストーン港に入港するとすぐに査察のため上船した。乗組員から数万ドルもの賃金が支払われていないとの連絡を受けていたからだ。

同船は中国を本拠とするマリン・フォーチュン・ユニオン・カンパニーが所有し、運航は子会社のニューフォーチュン・ジーニアス・マネジメント有限会社が行っていた。韓国企業のファイブオーシャン・コーポレーションがチャーターし、グラッドストーンから韓国のテアンまで石炭を輸送していた。

ミャンマー出身の8人の船員が乗り組んでいたが、4月から8月の間、各船員に支払われた賃金が意図的に8,000~10,000米ドル少くされていた。

船員たちは脅されて残業を強要されたが、その分の賃金が支払われていないということだった。船員たちは上船を続けた場合の身の危険を感じたため、ミャンマーに帰国することを求め、ITFに連絡をしてきたのだ。

2重の賃金台帳作成などの偽造文書により、賃金の不払いと海上労働条約 (MLC) 違反を隠していた事実をITFは発見した。

オーストラリア・ポートステート・コントロール (AMSA) はITFの主張に基づき、直ちに行動を起こし、同船を拘留した。

こうして、2019年9月13日、乗組員たちは本国に送還され、合計69,987.72米ドルの未払い賃金を現金で受け取った。ITF香港事務所が当該の船員のために締結していた団体協約に従い、各乗組員が2ヶ月分の未払い賃金満額と、直近3か月間の残業代、さらに向こう2か月分の基本給を受け取ることができた。

ITFはシン・ジン・ハイ号でも同様の意図的な賃金不払いを発見した。5月分と6月分の賃金支払は給料日より遅れ、計103,070ドルを超える7月分と8月分の給与はまだ支払われていなかった。船員は船に居残ることを決めたが、ITFの同船査察から24時間後には未払い賃金の支払が確約されたとの確認が取れた。

同船の運航会社の大連オーシャン・プロスバリティ国際船舶管理社は、以前にも同船の姉妹船「シン・ニン・ハイ号」に乗り組む船員に賃金を支払わなかったことでタスマニアで注意を受けていた。



## 台湾のFOC船舶の協約違反の証拠を集めるITF

オーストラリアでITFのコーディネーターを務めるディーン・サマーズとアシスタント・コーディネーターのマット・パーセルは、台湾のFOC（便宜置籍）船によるITF協約への度重なる違反を糾弾している。

「ウイズダム社の船舶は船員の家に送る賃金の領収書を偽造しているとITFは確信している」8隻の船舶について最近テレックスを通じて得た情報により、姉妹会社のSW SHIPPINGと同様にウイズダム社もまた、ITF承認協約で要件とされる賃金の半額しか支払っていないことが明らかになった。

2019年初頭、ITFは台湾の船会社SW SHIPPINGに対して300万米ドルの未払い賃金を請求した。これは同船に乗り組むビルマ人船員への未払い賃金と、ITFのTCC協約と同社が実際に支払っている低賃金の乖離分の合計額だ。2019年後半にSW SHIPPINGの姉妹会社のウイズダム・マリタイムでより深刻な問題が発生しているように思われた。

ウイズダムはバルクキャリア130隻を所有し、FOC登録をして世界のバルク市場でビジネスを行っている。マット・パーセルは中国、ビルマ、ベトナム出身の船員に協約以下の賃金を支払うなど、同社による制度的な船員搾取を暴こうと国際活動を調整してきた。

ウイズダム社の船舶は船員の自宅に送る賃金の領収書を偽造しているとITFは確信している。8隻の船舶について最近テレックスを通じて得た情報により、姉妹会社のSW SHIPPINGと同様にウイズダム社もまた、ITF承認協約で必要とされる賃金の半額しか支払っていないことが明らかになった。

ウイズダム社の横暴な振る舞いはまるでドラマを見ているかのようだ。ある若い船員は、ITFと話をしたと会社から疑われ、バルセロナで下船させられ、中国に送還された。会社の代表者がこの船員に上海空港で会い、彼を警察に連れていったとの報告をITFは受け

た。船員はその後、警察で殴られ、拘留されたとの話だった。

その翌日、この船員の妹がITFに連絡してきた。兄は会社に何の不满もないと伝えた。賃金は全て支払われ、兄は会社の調査をこれ以上行なって欲しくないと思っているというのだった。それ以降この船員の拘留は解かれ、彼の安全に危害が及んだとの報告は受けていないとITFは確信した。

ちょうど同じ頃、メルボルンとニューキャッスルでウイズダム社の船舶2隻がITFの査察を受け、その結果、同社が適切な額の賃金を支払っていないという疑いが事実であることを裏付ける証拠が見つかった。メルボルンでは地元の船舶代理店がマットの上船を阻止しようとした。長らく膠着状態が続いたが、オーストラリア海事組合(MUA)のビクトリア支部の支援を経て、ようやく査察のための上船ができた。

現時点では、ウイズダム社とSW SHIPPING社の2社の不当行為の証拠集めを行っている。そうすることで、両社の船舶を拘留するだけでなく、オーストラリアへの入港を拒否するべきであるとオーストラリア当局に示す予定だ。



## ITFインスペクター、ガルフミシュレフ号を追跡

2019年、複数の港を拠点とする9名のITFインスペクターが数か月にわたり、ガルフミシュレフ号を追跡した。同船で賃金の遅配が続いていたからだ。チリのITFインスペクター、ファン・ヴィラロン・ジョーンズが報告する。

リベリア籍のオイルタンカー、ガルフミシュレフ号はまず5月5日にメキシコのベラクルスでエンリケ・ロザノITFインスペクターにより拘留された。同船の賃金支払いが2か月遅れ、大多数の乗組員の労働契約が終了していたからだ。ドバイに所在する船舶管理会社のガルフナブ社は4名のウクライナ人船員が帰宅するや否や176,998米ドルの未払い賃金を支払った。同船の拘留は解除され、パナマへ向け出航した。

6月25日、ルイス・フルートITFインスペクターがパナマのバルボアのポートステート・コントロール(PSC)にガルフミシュレフ号を査察するよう要請した。同じく、契約期間が過ぎた船員を賃金も支払わず拘束しているとの連絡を受けていたからだった。ガルフミシュレフ号は再び拘留された。最終的に、同社は5,000米ドルの未払い賃金を支払ったが、メキシコに残ったウクライナ人船員については賃金の支払いを拒否した。同船は米国のヒューストンへ向かい、8月4日にシュウェ・タウン・アウンITFインスペクターは未払い賃金の件で同船に介入せざるを得なくなり、結果として145,542米ドルの未払い賃金の回収に成功した。

10月2日、ガルフミシュレフ号はフランスのルアーブルに到着した。複数の乗組員からまたしても賃金が支払われていないとの連絡が入ったからだった。2回にわたるPSC査察の後、国際海事機関(IMO)の規定とILO海上労働条約(MLC)への違反の両面から拘留された。ITFインスペクター

のロリーヌ・アーカムバウド(上写真)は賃金台帳と船員の雇用契約(SEA)を調べ、20名強の船員から事情を聴取した。アーカムバウドはすぐに8月分と9月分の賃金が支払われていないことと、2つの職位の賃金がILO最低賃金を下回っていたこと、雇用契約(SEA)に記載された休暇手当の計算が誤っていることを発見した。アーカムバウドは各船員の未払い賃金についてPSCと会社の両方に報告した。

長期間にわたる交渉の末、会社は船員の銀行口座に未払い賃金103,550米ドルを支払うことと、次の寄港地のアントワープで未払いの休暇手当2,207米ドルを現金で支払うことに合意した。

同船はルアーブルでの拘留を解かれ、ITFインスペクターのマーク・バンノーテンは、現金が支払われ、SEAの誤りが訂正され、甲板員と給仕係の2職位の給与がILOの最低賃金まで引き上げられるのをアントワープで確認した。

同船によるこのような度重なる違反について、私は再びフランスのPSCに苦情を申請し、彼らからアントワープのPSCに連絡するように求めた。同時に会社と旗国にも連絡し、ILOに苦情を申請した。同船の次の寄港地のロッテルダムでは10月14日にギジス・モルとコーエン・ケーネンの2人のITFインスペクターがこれまでの違反の証拠をもとに、船会社のガルフナブ社が4名のウクライナ人船員に支払っていなかった未払い賃金7,655

米ドルを支払うことを約束させた。この4名が未払い賃金を受け取ったと我々に連絡してきたので、海上労働条約(MLC)違反に関するILOとリベリア政府への苦情申請を取り下げた。

しかし、そうではなかった。アムステルダムの入国管理警察がガルフミシュレフ号に夜間に乗船したところ、5名の船員の雇用契約が行方不明だった。船員はパニック状態になったが、ギジスは同船に乗り込み、船員が警察と接触することを許可するように船会社に伝えた。

次にガルフミシュレフ号はエストニアのバルデイスキに向かった。同船の給仕係が雇用契約が期限切れしているとジャーナス・キューブITFインスペクターに連絡してきた。会社はILO最低賃金を上回る適正な賃金を支払うことなく、彼を本国送還させようとしていた。また、乗組員の誰一人10月分の給料を受け取っていなかった。そこで、私は再びリベリア政府とフランスのPSCに連絡し、新たに苦情申請を行い、ジャーナスITFインスペクターが会社に警告をした。すると会社は甲板員と給仕係にそれぞれ2,100米ドルと1,900米ドルの未払い賃金を支払ったが、11月中旬時点でITFは依然として10月分の給与と未払いをめぐり、同社と闘っている。

### 賃金の問題を抱えていませんか？

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、ITFインスペクター、またはITFseafsupport@itf.org.uk に連絡してください。

遺棄されたと思ったら？ 詳しくは18頁へ。



## カデットのための経済支援策

クロアチアのカデットは組合と会社の取り組みのおかげで手取り収入が増えたことを嬉しく思っているとクロアチア船員組合(SUC)のネヴェン・メルヴァン書記長は語る。

カデットはこれまで、年金や健康保険の掛け金を自己負担していた。

しかし、SUCの運動の結果、クロアチア政府がカデットの給与や社会保険料に対して補助金を支出することに合意した。既に2019年度の保険料を支払ったカデットには、払い戻しが行われる。

船員という職業の魅力を高めるための大きな一歩だ。補助金支出は、カデットの納税義務を免除する海事新法の導入に合わせて実施された。

これらの成功は、クロアチアの世界海運業界にとって、労使対話が重要であることを示している。労使対話は我々にとっても優先課題だ。2019年4月にITFのステイブ・コットン書記長がクロアチアを訪問し、SUC、クロアチア船員配乗協会(CROSMA)、地中海船主協会(MNSA)と船員の労働条件について議論できたことを嬉しく思う。

SUCは、組合員の能力と可能性を最大限

に高めるために、労使一体となって、研修制度の質の向上に努めている。その一環として、500GT以上の船舶の航海当直職員資格試験を受験する若年船員を対象に無料の研修制度を開始した。また、ITFと共に「ユニオン・ウィーク」セミナーを開催し、船員の権利や海事条約についての意識啓発を行っている。

# 「便宜海」の地中海 で基準引き上げ

## 船員以外の交通運輸労働者にも働きかける

スリランカ船員組合(NUSS)のパリサ・アシュコラーレ委員長が他部門の弱い立場の交通運輸労働者を組織する理由を語る。

2018年以降、非正規の港湾労働者、漁船員、ロジスティクス部門の契約労働者を組織してきた。最近では、自営のタクシー運転手も組織している。

なぜ他部門の労働者を組織するのか？これらの労働者の組織化は非常に難しいので、他の組合はやりたがらないからだ。チェックオフ制はないし、雇用主は政界とつながっている。彼らが職場で抱えている問題を解決するために、我々は支援に乗り出した。

例えば、港湾ターミナルで発生した契約労働者の事故2件に介入した。そのうち1件は、労働者1名の犠牲者を出しているが、ターミナ所有者も運営事業者も責任を否定し、遺族への支援を拒否していた。しかし、我々の運動によって、遺族は契約労働者としては国内最高規模の補償金を勝ち取ることができた。もう一件の事故では、労働者1名が片足を失ったため、NUSSが会社にヨーロッパ

製の質の高い義足を購入させた。また、この労働者のために小規模事業を開始することを合意させた。このような活動の結果、このターミナルの契約労働者全員がNUSSに加入した。

部門を超えた組織拡大方針の下、NUSSには7,600人の新規組合員が加入した。そのうち1,600人が女性だ。(船員150人、港湾労働者900人、漁船員550人。)これは、スリランカでは大規模な組織拡大だ。NUSSの船員組合員数は計14,800人に達した。

労働者はNUSSに加入することで、港湾労働者用安全装置の改善、全国最賃や産別最賃の支払い、病気休暇や有給休暇等の拡充合意を勝ち取るなど、大きな恩恵を得ている。



## ITFが地中海を「便宜海」と呼ぶ理由をクロアチアのロマーノ・ペリックITFインスペクターが説明する。

地中海は3大陸、24か国に囲まれた内海であり、交通量の多い複数の港が共存している。地中海を航行する船舶の多くが基準以下のナショナルフラッグで、船齢30年以上、6,000GRT以下、保守状態が劣悪で、海洋環境にとって危険な船舶だ。

これらの船舶の乗組員はSTCW資格を満たしていないことが多い。賃金水準も定められておらず、ILO最低賃金を大幅に下回っている。適切な雇用契約が締結されず、乗船期間が1年以上に及ぶ船員も多い。ITF協約や国内協約が締結されていないため、本国送還の機会もない。

船内の労働条件は驚くほど劣悪だ。乗組員は貧相で非衛生的な居室で生活し、満足な食事や飲み水の提供もない。気付かないうちに、あるいは脅迫されて、人身取引や輸出入禁止貨物あるいは無申告貨物の輸送に関与し、刑事罰を課せられるリスクもある。船員をこのように危険な環境で生活・労働させるわけにはいかない。

クロアチア船員組合（SUC）は、2018年のITF世界大会で、地中海を「便宜海」（sea of convenience）に認定するよう要請した。これは、ITFインスペクターが地中海地域の組合と共に船主や用船者に対して、船員の公正な労働条件の確保、船舶の安全・環境基準

の遵守、船員の権利に対する意識啓発を明確に要求していくことを意味する。

その第一歩として、2019年秋のITF公正慣行委員会で、4つのナショナルフラッグ（クック諸島、パラオ、シエラレオーネ、トーゴ）をターゲットに運動を行うことが決定された。この決定により、これら4つの船籍に対するITFインスペクターの訪船がやり易くなった。

2020年にタンジール（モロッコ）で開催されるITF会議でさらなる取り組みについて協議が行われる。

## 船員の意識啓発

「意識啓発活動」のコンセプトは2017年に立ち上げられた。組合員ではないが、同僚のために奮闘する船員の教育や組織化を目的とする活動だ。

加盟組合との共催で開催するセミナーにこれらの船員を招聘し、船員の権利について理解を深めてもらったり、世界の労働組合運動の一翼を担うことのメリットについて学んでもらったりしている。

セミナーでは、安全衛生、労働組合の意義、団体交渉、ILO海上労働条約、ITFの支援に関する講義などを行っている。

2017年1月にヤンゴン（ミャンマー）で試験的に開催した4日間のセミナーには、400人以上の船員が参加し、そのうち300人以上がITF加盟独立ミャンマー船員連盟（IFOMS）に加入した。

その後、バングラデシュ、スリランカ、ウクライナで6つのセミナーを開催し、計1,500人以上の船員を集めた。次回のセミナ

ーは、2020年1月にヤンゴンで開催する予定だ。



# 犯罪者扱い される

## 船員の支援・保護

船員の「有罪化」の問題は、今日、船員が直面する最も深刻な問題の一つだ。本船が海難事故に遭遇したり、海洋汚染を引き起こしたりした場合、乗組員がスケープゴートにされ、法的権利を奪われる可能性がある。船員にはどのような権利があるのか、犯罪者扱いされた場合にどこに助けを求めたらよいのかについて、シーフェアラーズ・ブルテンがアドバイスする。

### 公正な処遇を求める闘い

船員が刑事責任を問われた場合、自身の弁護に必要な手段や機会を奪われることが多いとITF船員部会のスティーブ・ヤンデル上級アシスタントは説明する。

船員が不当な処遇を受けることは海運業界にとってもマイナスである。船員は不当な容疑をかけられることを恐れて、捜査協力を消極的になる。取り調べの段階で弁護士や通訳が与えられないという苦情も多く寄せられている。

一方、海難事故捜査に対する船員の協力を法律で義務付けている国もある。これらの中には秘密特権が認められているため、情報が漏洩し、検察に利用される懸念もない。ITFは、このような手法が全ての国で採用されるべきだと考える。船員が刑事訴追を恐れることなく、安全性向上のために捜査に協力できるようにしなければならない。

「海上事故又はインシデントの安全調査のための国際基準と推薦実務のコード」(SOLAS条約に含まれる)には、船員が証拠の提供を求められた際の一定の保護規定がある。証拠の提供はできるだけ早い機会に行われるべきであり、船員はできるだけ早く本船に戻ることに、あるいは、本国送還を許可されるべきことが規定されている。

さらに、船員は捜査の性格および根拠について知らされなければならないと規定されている。これは、船員が以下について認識できるように、法的助言を受けられることを意味する。

- ・ 調査の結果次第では、引き続き行われる手続きにおいて、自分を罪に陥れることになるかもしれないリスク

- ・ 自分を罪に陥れない権利と黙秘する権利
- ・ 海事安全当局に提供した証拠がその後、自身に不利益を及ぼす形で利用されるのを防ぐために必要な保護措置

これらの規定は強制力を持つ。ITF船員部会発行の船員の有罪化に関する資料の中にもこのコードに関する解説が掲載されている。

国際海事機関 (IMO) と国際労働機関 (ILO) は2006年、「海難事故時における船員の公正な取り扱いに関するガイドライン」を策定した。このガイドラインは、捜査当局による船員の取り扱いに関して、国際的に認められ

# ショッキングな事例

## ジェナディ・ガブリヨフ船長



ウクライナ国籍のジェナディ・ガブリヨフは、スリランカ政府・軍と関係を持つ企業が運航する洋上武器庫船、アヴァンギャルド号の船長だった。

本船が船級検査のためにスリランカに帰還した際、船内の武器の量が多すぎるとして逮捕された。

捜査が行われていた約1年間勾留され、2017年に保釈された。その後、スリランカ当局が

起訴するまでの2年間、帰国を禁じられた。

ITFはジェナディ・ガブリヨフ船長の無実を確信している。市民のおよび政治的権利に関する国際規約(ICCPR)で保障される、不当な遅延なく裁判を受ける権利は侵害された。

## LR2ポセイドン号の船長

R2ポセイドン号の船長は、2019年3月にトルコ当局に身柄を拘束された。有罪判決を受けた重犯罪者と相部屋になり、生活に必要な物資もごく僅かしか与えられなかった。家族に電話をかけられるのは1週間に10分だけだった。宗教服の着用は許されず、宗教上の慣習が守られていない食事が与えられた。

ITF香港事務所のインスペクター、ジェイソン・ラムが船長

の支援に乗り出し、ITFがトルコ当局に要請を行った。2019年10月に船長は釈放され、船社が帰国の手配を行った。

## シーマン・ガード・オハイオ号の乗組員

海賊対策用護衛船、シーマン・ガード・オハイオ号の乗組員は、2013年10月にインド沿岸警備隊によって船内で発見された武器をめくり、有罪判決を受け、起訴が取り下げられるまでの間、刑務所に収監された。ITFは、1) 本船が国際海域を航行していない限り「無害通航権」を有する、2) 乗組員は武器の責任を負うものでない、という二つの観点から上訴を支援した。

## ヘーベイ・スピリット号

有罪化の最も顕著な事例は、2007年12月に韓国で発生したヘーベイ・スピリット号の原油流出事故に伴うものだ。ITFや海運業界の強い抗議にもかかわらず、インド人乗組員二人が収監された。収監は数か月間に及んだが、ITFが集中的に抗議運動を展開し、船主や乗組員の母国政府もこの運動を支持した結果、乗組員は釈放された。

た基準を示すものである。しかし、強制力はないため、十分に遵守されていないのが現状だ。ITF船員部会発行の船員の有罪化に関するツールキット(資料)にガイドラインの詳細が掲載されている。

ITFがIMOの場で活発に運動した結果、IMO委員会で船員の有罪化問題が取り上げられ、現在、ガイドラインの普及が行われている。

ITFは本件に関する大規模な調査を船員の権利インターナショナル(SRI)に委託した。調査の結果、船員は実にさまざまな方法で不当な扱いを受け、起訴されていることが判明した。SRIがIMO加盟国を対象に調査を実施したところ、ガイドラインを既に実施している

との回答も得られたが、モデル法やIMOの情報がガイドラインの解釈や国内法の整備に役立つだろうとの回答もあった。

IMO法務委員会は、本件に関するワークショップを地域あるいは国レベルで開催することを加盟国に要請した。最近では、フィリピンでワークショップが開催された。SRIはこれらのワークショップの開催を支援している。

各国政府がガイドラインを遵守することが重要である。事故や海洋汚染は、船員がコントロールできない要因で発生することもある。しかし、報道が過熱すれば、政府は対応を示すために、乗組員をターゲットにする可能性がある。船員には、不当な処遇や拘束を

受けたり、人権を否定されたりすることを恐れることなく、仕事をする権利がある。

# 刑事訴追に 直面したら？

外国で捜査、勾留、刑事訴追に直面した場合、それがどのような状況であれ、また、実際に罪を犯しているか否かにかかわらず、公正な処遇を受けることが重要であると国際法は規定する。ITFのジョナサン・ウォーリング法務アシスタントが、そのような場合にどうしたらよいかをアドバイスする

自分の基本的権利について知っておくこと。そして、その権利の遵守を主張しよう。市民のおよび政治的権利に関する国際規約 (ICCPR) は、いかなる国における逮捕、拘留、裁判の際にも与えられるべき権利の詳細を規定している。

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、捜査における船員の公正な処遇を確保するための具体的アドバイスを船員、船主、旗国、寄港国に提供している。また、当局による拘束が必要最低限に止めなければならないことを規定している。

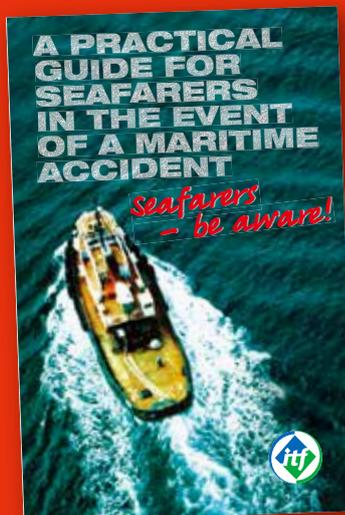
支援してくる人々や団体に助けを求めること。雇用主、船主、組合役員、ITF インспекター、母国あるいは旗国の大使館・領事館、家族、現地の船員センター、ミッションなどに助けを求めよう。

捜査に協力し、真の情報を提供すること。あなたには「自分を罪に陥れない権利」がある。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。この権利を行使するためには、質問に対して「言うことはありません」と答えるか、黙秘を貫くべきだ。

捜査当局の言語が理解できず、通訳が提供されていない場合は、通訳を要求しよう。自分が理解できる言語に翻訳されていない文書は署名を拒否する権利がある。

弁護権 警察に逮捕されたり、当局に勾留された場合は、弁護士を呼ぶ権利がある。無料で弁護士を依頼できる場合もあれば、雇用主に弁護士の手配を依頼できる場合もある。弁護士とは内密に話をすることが許されるべきだ。

## 情報や助言がほしい時は



「公正な処遇」に関するITFのツールキット:船員の権利について解説。IMO/ILO合同ガイドラインも掲載。  
<http://bit.ly/39QFprb>

船員の権利インターナショナル (SRI):船員の法的権利に関する情報  
<http://bit.ly/2tLff8J>

ICCPR  
[www.ohchr.org/EN/ProfessionalInterest/Pages/CCPR.aspx](http://www.ohchr.org/EN/ProfessionalInterest/Pages/CCPR.aspx)

# MLCはどれくらい 船員の役に立って いるだろうか？

ILO海上労働条約(MLC)は本当の意味で船員の生活を改善しているのだろうか？ITFはこの答えを探ることを決意した。この作業をどう支援しているかをシーフェアラーズ・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語る。

これまでの10年、海事労働界は海上労働条約 (MLC)の話題で持ちきりだった。平等な競争市場を築き、質の高い船主を支援し、最低基準を設置するために生み出されたMLCは2006年に採択され、2013年に発効した。現在のところ、批准国は94か国に上り、これは世界の船腹量の91%に相当する。

MLCは生きた条約で、基準の変化や海運界の優先事項の変化に合わせて変化していく。船員への保護をさらに手厚くするため、既に3回の修正が加えられ、2014年には、船員が遺棄された場合の金銭的保証と船員の死亡や長期にわたる障害が発生した場合の契約による保障を見直す修正が加えられた。2016年には、職場でのいじめやハラスメントへの対応面での修正が加えられ、2018年には海賊や武装強盗の結果、人質となった船員への手当に関して修正が行われた。

MLCは船員の人間らしい生活労働環境確保のための規制を設けることで、世界の海運界のこれまでの経験を近代化したと広く賞賛されている。しかし、この条約は実際に機能しているのだろうか？

この問いに答えるため、MLCの効果と、世界中でこの条約がどの程度実施されている、あるいは実施が強制されているかに関する独自調査を行うよう、ITFはシーフェアラーズ・ライツ・インターナショナル (SRI)に依頼した。ITFは旗国や寄港国、船会社、船舶管理会社を含むステークホルダーの役割を調査するつもりだ。また、船長や船員の意見も聞く。

重要なステークホルダーにはITFインスペクターも含まれる。ITFインスペクターは世界中で日常ベースで訪船を行い、現場でMLCが

いかに機能しているかを報告することができるユニークな立場にある。2020年には、それぞれの港に寄港する船がMLCを実施しているか、またそれらの船に乗り組む船員に不満はないかを特別に調べる査察キャンペーンをITFインスペクターが展開する予定だ。そうしてインスペクターから上げられた報告結果は、他の調査結果とともにこのプロジェクトの一部となるだろう。

船主が以下を行った場合、注意が必要だ:

- あなたの本国送還費用を支払わない。
- 必要な支援や物資を与えず、あなたを放置している。
- 少なくとも2か月以上、契約で約束した賃金を支払わないなど、あなたとの関係を一方的に断ち切った。

上のいずれかに該当する場合、保険会社に直ちに連絡するべきだ。

# 遺棄されたら直ちに行動せよ

遺棄されたかもしれないと感じたら、素早く行動しよう。できるだけ速やかに苦情を申し立て、保険会社に連絡することが極めて重要だ。さもなければ金銭的に損するかもしれないとファブリチオ・バルセロナITF船員部会次長は警告する。

遺棄された船員を保護するための金銭的保証を提供することは、MLCを批准した国の旗を掲げる全ての船舶あるいは、MLCが適用される国の港間を運航する船舶の義務である。

船主は、船員の遺棄が発生した場合に速やかに金銭的保証が提供できる十分な資金力をもつ何らかの保険に加入しなくてはならない。つまり、食糧も与えられず、賃金も支払われず、家に帰ることもできずに船員が何か月も放置される状況は、もはや存在し得ないことを意味する。

契約を結ぶ前に、マンニング会社も船員も、その船に遺棄発生時に有効な保険がかけられているのかをチェックする必要がある。金銭的保証書が確認できない場合は、契約にサインする前によく考えた方がいい。

金銭的保証書は船内の目立つ場所に英語で掲載されなければならない。これは、改正2016年ILO海上労働条約(MLC)の規則2・基準A2.5.2で規定される通り「保証書」または「船員の本国送還費用および付帯費用に関するその他の金銭的保証」と呼ばれる。

P&Iクラブや保証書に記載されている保険会社のウェブサイトで、保証書が有効かどうかをチ

ェックしよう。

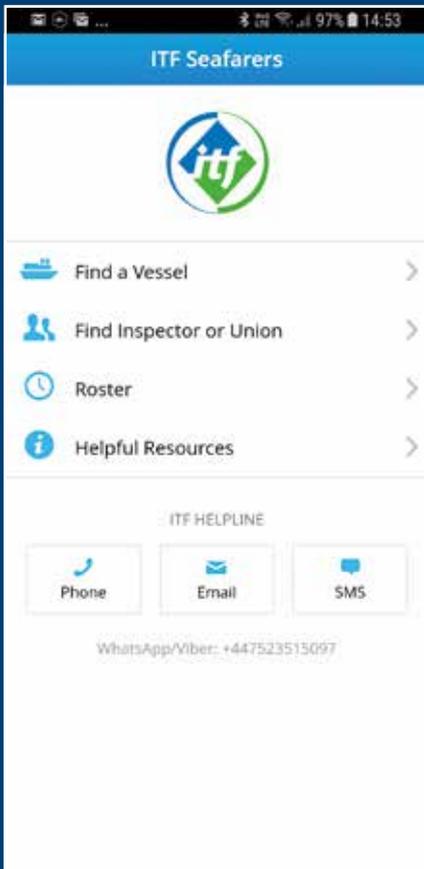
遺棄されるリスクがあると感じたり、2か月以上賃金を受け取っていない場合で、帰宅を希望する場合は、今すぐ行動を起こした方がよい。苦情を申し立て、保険会社に直接連絡するか、ITFに代理で行動してもらおう。

保険では最長4か月分の未払い賃金と費用は、雇用契約や団体協約の記載通りに補償されるだろう。だからこそ、素早く行動することが重要なのだ。苦情申し立てまでに6か月経ってしまった場合でも、4か月分の賃金しか支払われないだろう。

金銭的保証書は以下を含む項目の費用について妥当な額の補償を含まなくてはならない:

- 適切な食糧
- 必要に応じて衣類
- 宿泊施設
- 飲み水
- 船内で生きていくために必要な燃料
- 必要な医療費
- 本国送還費用 (通常は航空機による適切かつ迅速な移動と、妥当な額の移動、食糧、宿泊、個人の所有物の移動に関する費用)

# ITFに支援を 求めるには



## 船員組合やITFインスペクター のを見つけ方

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

ITFの船員用ホームページ（[www.itfseafarers.org](http://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を見つけ方）をクリックすれば、ITF加盟組合の連絡先が分かる。スマートフォンやタブレットの場合は、無料アプリ「ITF Seafarers」をダウンロードしよう。[www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm](http://www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm)

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

無料QRコードリーダーをスマートフォンにダウンロードし、このコードを読み込ませよう



## ITFに連絡するには

SMS +44 7984356573

WhatsApp/Viber +44 7523515097

Email [seafsupport@itf.org.uk](mailto:seafsupport@itf.org.uk)

## ITFに連絡する前に

次のチェックリストを参考に、問題を整理しておこう。

あなた自身について

- ・氏名
- ・職位
- ・国籍
- ・連絡先

本船について

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

問題について

- ・どのような問題か？
- ・乗船期間は？

乗組員全員が同じ問題を抱えているか？

## 船員センター

船員センターは、問題に対するアドバイス、相談相手、通信手段、本船から離れてリラックスできる場所などを提供してくれる。

無料アプリ「Shore leave」をダウンロードして、最寄の船員センターを見つけよう。

[www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm](http://www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm)



[www.facebook.com/itfseafarerssupport](http://www.facebook.com/itfseafarerssupport)

## 配乗代理業者

ILO海上労働条約は、民間の配乗代理業者は規制されなければならないとし、船員に雇用機会提供のための手数料を課すことや、賃金から違法な控除を行うこと、船員のブラックリストを作成することを禁止している。また、船舶所有者は、利用する配乗代理業者がこれらの要件に適合することを確保しなければならないとしている。

## 契約書にサインする前に 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。乗下船の費用の一部を船員に負担させる内容を含む契約書には絶対にサインをしないこと。
- 契約期間中、船主が賃金の一部を留保できる内容を含む契約書にはサインしないこと。船員は毎月末にその月の給料全額を受け取る権利を有する。
- 個々の労働契約には各種手当が必ずしも詳細に明示されているわけではないので、以下の場合にどれだけ補償金が支払われるかを確認しておく必要がある。（書面の契約書か、契約上の権利として認めさせるのが望ましい。）
  - ・ 契約期間中の疾病、障害
  - ・ 死亡（近親者への補償額）
  - ・ 船舶の喪失
  - ・ 船舶の喪失による私物の喪失
  - ・ 契約満了前の解雇
- 労働者が自ら選択する労働組合への加入、連絡、相談もしくは組合の代表となることを禁じる条項を含む契約書にはサインしないこと。
- 契約書は、サインした後、必ず写しをもらい、保管すること。
- 契約解除の条件（契約を解除するには何カ月前に本人に通告しなければならないか等）を確認すること。
- 自らの意思で締結した労働条件、契約書、協約は、条件の如何に関わらず、ほとんどの司法権の下において、法的拘束力を持つことを認識しておくこと。

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](http://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](http://www.itfseafarer.org/seafarer-apps.cfm)へ。

氏名	任務	国	港	事務所TEL	携帯TEL	Eメール:
Hassen Mellis	Inspector	Algeria	Algiers	+213 21 65 31 87		mellis_hassen@itf.org.uk
Roberto Jorge Alarcón	Coordinator	Argentina	Rosario	+54 341 425 6695	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@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 3 9329 5477	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Keith McCorrison	Inspector	Australia	Fremantle	+61 8 9335 0500	+61 422 014 861	mccorrison_keith@itf.org.uk
Sarah Maguire	Inspector	Australia	Gladstone		+61 434525416	maguire_sarah@itf.org.uk
Christian Roos	Inspector	Belgium	Zeebrugge	+32 2 549 11 03	+32 486 123 890	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten	Inspector	Belgium	Antwerp	+32 3 224 3419	+32 475 775700	van-noten_marc@itf.org.uk
Rino Huijsmans	Inspector	Belgium	Antwerp	+32 3 224 3414	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Ali Zini	Inspector	Brazil	Paranagua	+55 41 34220703	+55 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
Nathan Smith	Inspector	Canada	Vancouver	+1 604 251 7174	+1 604 791 5216	Smith_Nathan@itf.org.uk
Vincent Giannopoulos	Inspector	Canada	Montreal	+1 514 931 7859	+1 514 970 4201	giannopoulos_vincent@itf.org.uk
Juan Villalon Jones	Inspector	Chile	Valparaiso	+56 32 2217727	+56 99 2509565	villalon_juan@itf.org.uk
Miguel Sanchez	Inspector	Colombia	Barranquilla	+57 310 657 3399	+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
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	Copenhagen	+45(0)36 36 55 85	+45 30582456	hansen_peter@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	Inspector	Estonia	Tallinn		+372 52 37 907	Kuiv_Jaanus@itf.org.uk
Kenneth Bengts	Coordinator	Finland	Helsinki	+358 9 615 20 258	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Jan m	Assistant Coordinator	Finland	Turku	+358 9 613 110	+358 40 523 33 86	orm_jan@itf.org.uk
Heikki Karla	Inspector	Finland	Helsinki		+358 50 4356 094	karla_heikki@itf.org.uk
Ipo Minkkinen	Inspector	Finland	Helsinki		+358 40 7286932	minkkinen_ipo@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 232728295	+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
Sven Hemme	Coordinator	Germany	Bremenhaven	+49 471 92189209	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Susan Linderkamp	Assistant Coordinator	Germany	Bremen	+49 421 330 33 33	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Hamani Amadou	Inspector	Germany	Rostock	+49 381 670 0046	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Karin Friedrich	Inspector	Germany	Hamburg	+49 40 2800 6812	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Catherine Haizel	Inspector	Ghana	Tema		+233(0) 266 457 793	haizel_catherine@itf.org.uk
Liam Wilson	Inspector	Great Britain	Scotland	+44 1224 210 118	+44 7539 171 323	wilson_liam@itf.org.uk
Paul Keenan	Inspector	Great Britain	North East	+44 20 8989 6677	+44 7710 073880	keenan_paul@itf.org.uk
Tommy Molloy	Inspector	Great Britain	North West	+44 151 639 8454	+44 776 418 2768	molloy_tommy@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	Coordinator	Greece	Piraeus	+30 210 411 6610/6604	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Costas Halas	Inspector	Greece	Piraeus	+30 210 411 6610/6604	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Nikolaos Chalas	Inspector	Greece	Piraeus	+30 210 411 6610	+30 69420 35 881	Chalas_Nikos@itf.org.uk
Jason Lam Wai Hong	Inspector	Hong Kong, China		+852 2541 8133	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	Inspector	Iceland	Reykjavik	+354 551 1915	+354 892 79 22	gardarsson_jonas@itf.org.uk
B V Ratnam	Inspector	India	Visakhapatnam	+91 8912 502 695 / 8912 552 592 +91 9 8481 980 25	ratnam_bv@itf.org.uk	
Chinmoy Roy	Inspector	India	Calcutta	+91 33 2439 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
Ken Fleming	Coordinator	Ireland	Dublin	+353 1 85 86 317	+353 87 64 78636	fleming_ken@itf.org.uk
Michael Whelan	Inspector	Ireland	Dublin		+353 872501729	whelan_michael@itf.org.uk
Assaf Hadar	Inspector	Israel	Haifa	+972 4 8512231		hadar_assaf@itf.org.uk
Francesco Di Fiore	Coordinator	Italy	Genoa	+39 10 25 18 675	+39 33 1670 8367	difiore_francesco@itf.org.uk
Bruno Nazzari	Inspector	Italy	Livorno	+39 (0) 586 072379	+39 335 612 9643	nazzari_bruno@itf.org.uk
Francesco Saitta	Inspector	Italy	Palermo, 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 Serrettiello	Inspector	Italy	Naples	+39 81 265021	+39 335 482 706	serrettiello_paolo@itf.org.uk
Paolo Siligato	Inspector	Italy	Trieste		+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
大堀二三男	コーディネーター	日本	東京	+81 (0)3 5410 8320	+81 (0)90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
石野淳也	インスペクター	日本	名古屋	+81 52 655 5880	+81 (0)90 5553 8193.	ishino_junya@itf.org.uk
藤木茂	インスペクター	日本	千葉	+81 3 3735 0392	+81 (0)90 9826 9411.	fujiki_shigeru@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

### 中南米地域事務所

リオデジャネイロ(ブラジル)

Tel: +55 (21) 2223.0410

Email: itf\_americas@itf.org.uk

ITFインスペクターの連絡先詳細は [www.itfseafarers.org/find\\_inspector.cfm](http://www.itfseafarers.org/find_inspector.cfm)



氏名	任務	国	港	事務所TEL	携帯TEL	Eメール:
豊満芳弘	インスペクター	日本	東京	+81(0)3 5410 8320	+81 90 5306 2494	toyomitsu_yoshihiro@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	Inspector	Kenya	Mombasa	+254 41 2230027	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
HK Kim	Coordinator	Korea	Pusan	+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	+371 677 09242	+371 292 25236	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	+52 229 932 1367	+52 1 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Jose Antonio Ramirez-Pelayo	Inspector	Mexico	Manzanillo	+52 (314) 688-2936	+52 (1) 314 172 8089	ramirez_jose@itf.org.uk
Tomislav Markolovi	Contact	Montenegro	Bar	+382 30 315 105	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk
Hamid Rachik	Inspector	Morocco	Casablanca			rachik_hamid@itf.org.uk
Aswin Noordermeer	Inspector	Netherlands	Rotterdam		+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@itf.org.uk
Debbie Klein	Inspector	Netherlands	Rotterdam		+31 6 53 182 734	klein_debbie@itf.org.uk
Gijs Mol	Inspector	Netherlands	Rotterdam		+31 622 89 08 77	mol_gijs@itf.org.uk
Koen Keehnen	Inspector	Netherlands	Rotterdam	+31 883680368	+31 624 336109	keehnen_koen@itf.org.uk
Grahame McLaren	Inspector	New Zealand	Wellington	+64 4 801 7613	+64 21 292 1782	mclaren_grahame@itf.org.uk
Angelica Gjestrum	Coordinator	Norway	Oslo	+47 22 82 58 24	+47 9 77 29 357	gjestrum_angelica@itf.org.uk
Truls M Vik Steder	Inspector	Norway	Porsgrunn	+47 35 54 82 40	+47 90 98 04 87	steder_truls@itf.org.uk
Yngve Lorentsen	Inspector	Norway	Tromso	+47 (0) 77 69 93 46	+47 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
Jose A. Claudio Baez	Inspector	Puerto Rico	San Juan	+1(0)212 425 1200	+1 787 318 0229	baez_jose@itf.org.uk
Adrian Mihalciou	Inspector	Romania	Constantza	+40 241 618 587	+40 722 248 828	mihalciou_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
Daniel Tan	Contact	Singapore	Singapore	+65 63795666	+65 9616 5983	tan_daniel@itf.org.uk
Gwee Guo Duan	Contact	Singapore	Singapore	+65 6390 1611	+65 9823 4979	duan_gwee@itf.org.uk
Luz Baz	Coordinator	Spain	Vigo	+34 986 221 177	+34 660 682 164	baz_luz@itf.org.uk
Gonzalo Galan	Inspector	Spain	Las Palmas		+34 638809166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Juan Garcia	Inspector	Spain	Valencia	+34 96 367 06 45	+34 628 565 184	garcia_juan@itf.org.uk
Marc Marti Gil	Inspector	Spain	Barcelona		+34 699 550 578	marti_marc@itf.org.uk
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 77 314 7005	perera_ranjan@itf.org.uk
Annica Barning	Coordinator	Sweden	Malmö		+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	Assistant Coordinator	Sweden	Umeå	+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	Norrköping	+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
Muzaffer Civelek	Inspector	Turkey	Istanbul		+90 535 663 3124	civelek_muzaffer@itf.org.uk
Nataliya Yefrimenko	Inspector	Ukraine	Odessa	+380 482 429 901	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
Dwayne Boudreaux	Coordinator	USA	Gulf Coast	+ 1 504 581 3196	+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Enrico Esopa	Coordinator	USA	East Coast	+1 201 434 6000 (ext 240)	+1 201 417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Jeff Engels	Coordinator	USA	West Coast		+1 206 331 2134	engels_jeff@itf.org.uk
Barbara Shipley	Inspector	USA	Baltimore/Norfolk	+1 757 622 1892	+1 202 412 8422	shipley_barbara@itf.org.uk
Corey Connor	Inspector	USA	Charleston		+1 843 469 5611	connor_corey@itf.org.uk
Martin D. Larson	Inspector	USA	Portland		+1 503 347 7775	larson_martin@itf.org.uk
Sam Levens	Inspector	USA	San Francisco	+1 415 775 0533	+1 415 490 8956	Levens_sam@itf.org.uk
Shwe Tun Aung	Inspector	USA	Houston	+1 713 659 5152	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Stefan Mueller-Dombois	Inspector	USA	Los Angeles	+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。

最初に取りべき行動は、現地のITF代表に連絡することです。本誌の綴じ込み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）に連絡をとり、助言と支援を求めて下さい。

# それは詐欺だ!

あまりにも条件の良い仕事のオファーが突然来たら、それは詐欺かもしれない。ITFのファブリチオ・バルセロナ船員部次長は警告する。

突然、魅力的な仕事を紹介するメールが届いたら、行動を起こす前によく考えてみよう。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違いない。

Facebook上の募集広告にも同じことが言える。有名な海運会社やクルーズ船会社がFacebookを使って人材募集を行わなければならない理由があるだろうか。よく考えてみよう。

船員を標的とした職業斡旋にまつわる詐欺、特に、クルーズ船で働きたい人をターゲットにした詐欺が雪だるま式に増えている。詐欺師たちは、通常、実在する企業の名前とロゴを使った独自のウェブサイトを立て、ダイレクトメールや広告、無料のリスティング広告、最近はソーシャルメディアを通じて情報を広める。

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。登録料ではなく、船までの交通費、査証取得料や事務費の名目で支払いを要求されるかもしれない。これは間違いなく詐

欺だと思ってよい。仕事の斡旋料を船員に要求することはILO海上労働条約で禁止されているからだ。

一銭たりとも払ってはいけな。次はより高額な料金を求めて連絡してくるだろう。

募集広告に応じた後、料金の支払いを拒んだとしても、安心はできない。あなたの個人情報－生年月日、住所、パスポートのスキャンデータなどを渡してしまっていたら、なりすまし犯罪の被害にあう。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。さもないければ、口座から全額引き出されてしまうだろう。

## じゃあどうすればいいの？

逃げなさい。個人情報を渡してはいけません。既にいくらかの料金を払ってしまったなら、これ以上払うのは止めなさい。

何であれ、募集広告をよく見ることだ。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、本社に問い合わせをしよう。クルーズ船会社の公式ウェブサイトには、通常、陸上あるいは船内の仕事の募集ページがあり、そこに履歴書を送ればよいようになっている。参加無料の就活イベントを開催している船社も多い。

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

## 詐欺の手口

- ・頼んだわけでもないのに仕事のオファーが来る。
- ・金銭の支払いを要求してくる。
- ・銀行口座の情報を知らせよう言ってくる。
- ・パスポートや資格などの情報のスキャンデータを要求してくる。
- ・主な事務所の連絡先が携帯電話番号になっている。
- ・電話番号の国番号がおかしい。例えば、+234はナイジェリアの国番号だ。
- ・メールアドレスに企業名が含まれていない。gmail、globomail、Yahooなどのフリーメールはあり得ない。
- ・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。

# 暴力とハラスメント を禁じる 歴史的な条約の誕生

ITFを含む国際労働組合組織による長年の運動の末、仕事の世界における暴力とハラスメントに関する初の国際条約が採択された。船員を含む全ての交通運輸労働者にとって、この条約の意義は大きい。

新条約は、2019年6月に国際労働機関（ILO）で採択された。ILO第190号条約（拘束力のある国際条約）とILO第206号勧告（拘束力はなく、条約の適用に関するガイドライン）の形態をとり、暴力やハラスメントを受けずに仕事の世界に参画する権利について規定している。条約は全ての産業に適用される。中でも交通運輸産業には特別な意識が置かれている。

また、仕事の世界とは、職場よりも広い範囲を意味し、仕事の過程、あるいは、仕事に関連、起因して発生する出来事や、労働者が利用する衛生設備や職場で、あるいは通勤時を含む職場外で発生する事象も含まれる。このことは、男女を問わず、全ての交通運輸労働者にとって実に重要だ。

また、DVの影響やDVが仕事に与える影響を軽減させる必要性も認識し、その対策の概要を示している。

暴力とハラスメントは、特に女性労働者の就労やキャリア追求を妨げる。新条約はこれらの障害を取り除く役割を果たす。また、安全でディーセントな労働・雇用の強固な基盤

を提供する。

ITFは現在、陸・海・空の労働者のために、条約の理念の実現に向けて、加盟組合と共に、各国政府に新条約の批准・実施を呼び掛けている。

この運動への参加を希望する船員、港湾労働者、漁船員は、男女の区別なく、ITFに連絡を。（Eメール：[women@itf.org.uk](mailto:women@itf.org.uk)）

「この歴史的な国際基準は、仕事の世界における暴力やハラスメントを防止、禁止するための行動を意味する。条約の直接の結果として、ITF加盟組合員、特に女性交通運輸労働者の生活は改善するだろう」

ダイアナ・ホランドITF女性委員会議長



## 女性船員の機会拡大を擁護

シーフェアラーズ・ブルテンはノルウェー船員組合のクルーズ船部長を務めるレナ・ディリングに海で働く者の生活について尋ねた。

### なぜ海の仕事を選んだのですか？

海運産業に常に魅力を感じていました。ノルウェーでは存在感も高く、伝統的な産業ですから。最初は陸上のホテルで仕事を始めたのですが、2004年にマイアミに移住した際、たまたま海で働くことになりました。そこでヨハン・オイエンやノルウェー船員組合(NSU)のクルーズ船部門の活動、ひいては伝説的な労働者の権利獲得のための闘いについて知るようになりました。NSUで働き始めてからは後ろを振り返ることなくやってきました。

### 現在のNSUの仕事で最も関心のあることは何ですか？

働く人々、とりわけ女性にとっては平等を勝ち取ることが労働権を確立する上で極めて重要です。私は幸運にも組合役員の立場にありますので、そういう意味で少しでもお役に

立てればと思います。自分が与えられた立場に感謝していますし、そのことが毎日朝起きて仕事に行くことを意義あるものにしてれています。また、絶えず変化し、進化する産業なので、国際的な環境で仕事することもできます。私の仕事は私が大好きな2つのもの、海運産業とホスピタリティ産業を合体させたような感じです。

出張も多いです。クルーズ船の労使交渉、訪船、講演などの出張が主です。組合のクルーズ船部門のコーディネーターとして、ノルウェー、プエルトリコ、インドネシアに所在するNSUの代表部を訪問することもあります。こうした代表部が訪船や苦情処理、クルーズセミナー関係の事務を担当しています。

### ITF船員部会の女性代表も務めていますね。その役職ではどのような仕事をしていますか？

この役職を通じ、ITFの最高意思決定機関において、世界中の女性船員を代表するスポークスパーソンとして発言することができます。また、海運産業界で女性が抱える課題と、女性に開かれた機会について発言するユニークな機会にも恵まれ、業界で働く女性のために前向きな変化をもたらすことに貢献することもできます。

### 今日、女性船員が抱える最大の課題は何ですか

女性船員は依然としていくつかの課題を抱えています。女性船員の割合は船員全体のわずか1~2%であること自体が課題です。この数値を見て、海運産業で働くことを躊躇する女性がいるかもしれません。また、船員は女性がする仕事ではないという伝統的な考え方も依然として広く見受けられます。一部地域では、男子学生より成績がよくても海事大学を卒業した女性が意義ある就職先を見つけるのに大変な苦労をすると聞いています。セクハラや、時にはセクハラを受けるかもしれないという恐怖心から女性が尻込みしてしまうこともあります。

ですが、近年では前向きな変化もたくさんある点を強調したいと思います。もっと多くの女性に船員になってもらえるように、また女性船員が働き続けてくれるようにすることに、最近ではより焦点が当てられてきています。ジェンダー的によりバランスの取れた職場を築き、船内の労働環境をより良くしようとする取り組みが増えています。そうすることで、男女を問わず全ての船員にとってより良い職場になります。

# ITF、危険地域で働く船員を支援

海賊発生地域や紛争地帯を航行する船舶に乗り組む船員のリスクを最小限に押さえる取り組みについて、ITF船員部会のスティーブ・ヨンデル上級アシスタントが概要を語る。

海上で海賊による襲撃や武装強盗が起きた場合、船員は前線に立たされる。けがをしたり、暴行を受けたり、人質に取られたり、あるいは殺害されたりすることすらある。

海賊による襲撃が激増していることで、何千人もの船員とその家族が影響を受けている。

ギニア湾における海賊と武装強盗は長らく大きな問題となっている。2019年の最初の9か月間では、ナイジェリア、ギニア、トーゴ、ベニン、カメルーンの沿岸で発生した海賊事案が、船員が人質に取られた海賊事案全体の86%を占めている。

しかし、この凶悪犯罪は世界の他の地域にも影響を及ぼしている。シンガポール海峡では、近年、多くの海賊事案が発生し、特にインドネシア人、マレーシア人、フィリピン人の船員が被害を受けている。南米は最近、海賊の襲撃が増えてきた地域で、2019年には錨泊中の船舶に対して武装強盗が仕掛けられたケースが数件発生した。絶えず警戒し、国際的な軍艦による重装備のパトロールを行うことでしか、数年前にアデン湾周辺で発生したような海賊事案が多発する事態を防ぐことができない。

現場で海賊の襲撃に遭遇した場合、乗組員は辛い試練を経験することになり得る。そのため、海賊による襲撃が頻発していることで知られる地域を航行する際には、船員は不安を抱えるだろう。

2019年11月4日の早朝、トーゴのロメ沖に錨泊中のギリシアのタンカー、「エルカ・アリストートル号」が武装攻撃を受けた。その際、24名の乗組員のうち、デッキにいた4名が人質に取られた。フィリピン人2名、ギリシア人1名、グルジア人1名だった。トーゴ海軍の報告では、武装護衛隊が攻撃者を撃退しようと試みたが、護衛員1名が撃たれて負傷したとのことだった。

これはその3日間で2回目の襲撃だった。直前にはノルウェーのバルクキャリア、「JJウグランド号」が攻撃者に乗り込まれ、ベニン沖で乗組員9名が拉致されていた。



2019年6月、ギニア湾における海賊と武装強盗の人的および経済的影響に対応し、現在の危機的状況の解決策を探るため、ITF、バルティック国際海運協議会(BIMCO)、石油会社国際海事評議会(OCIMF)が協力し、各国の政府や専門家、業界のステークホルダーを結集させた。

## 紛争地域で船員を守る

2019年7月19日に「ステナ・インペロ号」が拿捕されたことを受け、ITFは海運業界の先頭に立ち、オマーン湾のホルムズ海峡における紛争の鎮静化を呼びかけている。ITFは、この海域を戦闘地域と同様の「期間限定の拡大リスクゾーン」として宣言する点を確認した。これはつまり、この地域で攻撃を受けた船員はボーナスを支給され、最悪のケースが発生した場合、死亡障害補償が倍額になることを意味する。

そのような紛争にあたっては、ITFは海運業界と協力し、問題を外交的に解決するよう率先して呼びかけている。そうすることで、船員が危害を加えられることもなく、海の仕事を続けることが可能になり、拘束されている船員の解放を模索する上で、全ての国を支援することが可能になる。

# あなたのそばにいる ITFインスペクター

ITFインスペクターは船員の権利を守るために世界中で活動している。今号では、新任インスペクターとスペインのインスペクターを紹介する。また、インスペクターが存在しない港や国で、ITFがどのように船員に支援の手を差し伸べているかを報告する。

## 新任インスペクター



### ホセ・A・カローディオ・ベズ

**サン・ファン港 (プエルトリコ)** 港湾で荷役やチェッカーの仕事に就いた後、組合の第1740支部委員長に就任した。インスペクターの仕事は、船員の権利と尊厳を守ることだ。船員が休憩時間にリラックスして、フリーWiFiで家族と連絡を取れるようにしたい。



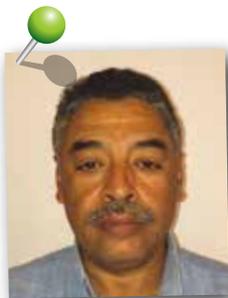
### キャサリン・ヘイゼル

**ガーナ港** 15年間船員として働いた後、地域の海事大学の講師を務めた。主にテマ港とタコラディ港を担当している。船員の労働条件向上とガーナ入港船舶の協約締結を目指す。



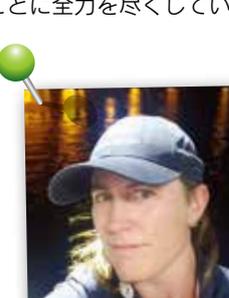
### ハッセン・メリス

**アルジェ港 (アルジェリア)** 27年間、船員として働いた。最後はアルジェリア籍LNG船で一等航海士を務めた。その間ずっとFNNT/UGTAに加入していた。2017年以降はITF活動に活発に参加した。インスペクターの仕事は「誇り高き挑戦」と捉え、困難に直面する船員を支援し、船主に国内法や国際法の労働基準を遵守させることに全力を尽くしている。



### ハミド・ラシク

**カサブランカ港 (モロッコ)** モロッコ籍やロシア籍の船舶に航海士として12年間乗船した経験を持つ。その後、カサブランカ港のコンテナターミナルのマネージャーを務めた後、モロッコ労働組合 (UMT) 港湾・船員部門の初代書記次長に就任した。自身の経験や知識を活かしながら、ディーセントで安全な労働条件を確保したい。



### サム・レブンス

**サンフランシスコ港 (米国)** サンフランシスコ湾のフェリーに甲板員として14年間乗船し、ILWUや地域コミュニティでオルグや様々な活動に従事した経験を持つ。世界の船員の権利の問題に多大な影響を及ぼし、カリフォルニア北部の地域コミュニティや労働組合と共に連帯を構築することを楽しみにしている。

# スペインのインスペクター・チームに注目

5人で構成されるスペインのインスペクター・チームは世界最大規模。8千キロに及ぶスペインの海岸線で船員支援に奮闘する。各インスペクターは、主要港を拠点としながら、他の港湾も管轄する。

地中海、大西洋、アフリカ 北海を結ぶ航路が行き交うスペインのインスペクターは、さまざまな国籍の船員の支援にあたっている。時には深刻な遺棄のケースを扱うこともある。

インスペクターは3つのITF加盟組合 (FeSMC-UGT、CCOO、ELA) のいずれかに雇用されている。チーム一丸となって活動し、海事関係者と重要なネットワークを築いてきた。このネットワークのおかげで、困難な事例に直面した時、ポートステートコントロールの協力を得ることができる。



**ラズ・バズ**：コーディネーター（拠点はヴィーゴ港。スペイン北西部を管轄）弁護士資格を持つ。2008年にITFインスペクターに任命される前は甲板員として乗船していた。インスペクターの仕事は、船員・漁船員の権利を守るための知識、経験、情熱を必要とする「最高の仕事」だと思う。



**マーク・マーチ**（拠点はバルセロナ港。カタルニアとバレアレス諸島も管轄）20歳の時に船舶代理店に勤務し、スペイン労働者員会総連盟 (CCOO) の職場代表を8年間務めた。弱い立場の船員の搾取を目の当たりにし、2019年にインスペクターになる決意をした。



**モハメド・アラチェディ**（拠点はビルバオ港。スペイン北部を管轄）2001年からITFインスペクターを務める。外国語の能力や多様な文化の経験がインスペクターの活動に活かされている。2018年1月以降、ITFアラブ・イランネットワークの構築と、アラブ地域の連絡窓口の連絡・調整に従事している。



**ホアン・ガルシア**（拠点はバレンシア港。776キロに及ぶ地中海東部沿岸）船長・船員としての16年間の経験から、海上生活の困難さを知っている。2010年にインスペクターに就任して以来、約900件の査察および案件を扱ってきた。



**ゴンザロ・ガラン**（拠点はラスパルマス港。複雑なカナリア諸島を管轄）2014年に就任。漁船専門インスペクター。世界中の漁船員の案件を調整する。

# 拡大するインスペクター・ネットワーク

地理的、政治的、あるいは能力的な理由により、ITFインスペクターが存在しない国や港では、弱い立場の船員が困難に陥りやすい。

最も深刻な搾取の事例が見られるアラブ地域では、活動可能なインスペクターがほとんどいなかった。そこで、2017年1月、アラブ地域で発生する船員の支援要請への対応能力を強化するために、アラブ地域の組合ネットワークを構築した。

このネットワークの成功を受け、他地域でも同様の取り組みを開始した。2019年4月に中南米・カリブ海地域ネットワークを、同年末にアジア太平洋地域ネットワークを立ち上げた。西アフリカでは、2011年から機能しているネットワークを2018年に再構築した。

これらのネットワークは、適正な賃金および船内労働・生活条件を確保する船主の義務も追求している。

ITF加盟組織が任命する各コンタクト（窓口担当者）は、ITF主催の二日間のセミナーに参加し、ILO海上労働条約（MLC）で規定される船員の権利、ITF協約、FOC、船員の労働・生活条件を守るITFインスペクターの役割について学ぶ。

## 中南米・カリブ海ネットワーク

中南米全域の船員および港湾労働者は、ディーセントワークや安全の権利を侵害されている。23人で構成される強力な中南米・カリブ海地域ネットワークは、搾取されている外航船員や内航船員のほか、陸上で重労働を行っている港湾労働者の権利を守るために活動している。インスペクターが存在しない港での船員支援や、港湾労働者の問題がITFや組合の課題になっている特定の港湾に対する取り組みも目指している。アラブ地域ネットワークと同様に、オルグや情報収集の支援も行い、ITFの海事関連キャンペーンを手助けしている。



中南米・カリブ海ネットワーク・コーディネーター  
ホアン・ヴィラロン・ジョーンズ（チリ）

Tel: +56 9 9250 9565

Eメール: villalon\_juan@itf.org.uk

(アンティグア・バーブーダ、バルバドス、チリ、コロンビア、コスタリカ、ドミニカ、エルサルバドル、グアテマラ、ガイアナ、ニカラグア、ペルー、セントルシア、トリニダード・トバゴ、ウルグアイ、米国サンディエゴ、ベネズエラ)

## アジア太平洋ネットワーク

8人のコンタクトで構成されるアジア太平洋ネットワークは、外航船員を現地で支援している。2019年2月、ITFがネットワーク拡充のために、インスペクター不在国の組合にネットワークへの参加を要請した。2019年10月までに8カ国が参加を表明、同月に当該組合に任命されたコンタクトを対象に研修を実施した。



アジア太平洋ネットワーク・コーディネーター  
ジェイソン・ラム（香港）

Tel: +852 9735 3579

Eメール: lam\_jason@itf.org.uk

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

## 西アフリカ・ネットワーク

10人で構成される西アフリカ・ネットワークは、コンタクトのスキルと知識の向上、質の高い訪船報告、MLC批准国の現地当局との関係強化を目指している。MLC未批准国政府へのロビーイングも行う。訪船は主に、コンタクトが配置されている6カ国のうち、5カ国で実施されている。そのほとんどがコートジボワールだ。2018年の訪船件数は80件、2019年前半は45件だ。西ア

リカに寄港するFOC船は深刻な労働問題を抱えている船が多い。訪船件数を増やす計画だ。



西アフリカネットワーク・コーディネーター  
ルイズ・デ・リマ（ブラジル）

Tel: +55 96455 7094

Eメール: delima\_luiz@itf.org.uk

(ベニン、コートジボワール、ガーナ、ギニアビソウ、セネガル、トーゴ)

## アラブ・イランネットワーク



アラブ・イランネットワーク・コーディネーター  
モハメッド・アラチエディ（スペイン）

Tel: +34 629 419 007

Eメール: arrachedi\_mohamed@itf.org.uk

(アルジェリア、バーレーン、イラン、イラク、ヨルダン、クウェート、レバノン、リビア、モロッコ、オマーン、スーダン、チュニジア、アラブ首長国、イエメン)

28~29頁に特集記事

# 船員は常に変化を受け入れる準備がある

© Fraunhofer IGD / Flensburger Schiffbau-Gesellschaft

船員は適応能力の高さをこれまでも身をもって証明してきた。そう話すのはITFの国際海事機関連絡担当アシスタントのジオン・ジーナ・キムだ。海運産業の技術革新やデジタル化が進んでも、熟練船員が働く場は海運業界に常に存在し続けるだろう。

過去200年以上にわたり、海運産業は自動化の導入を含む多くの変化を遂げてきた。帆船から蒸気船、蒸気船からディーゼル船、石炭から石油、石油から新しいブレンド油への変化、レーダー、ECDIS(電子海図情報表示システム)、電子資格証の発行などの導入が例として挙げられる。

こうした変化が起きた間もずっと、船員は24時間365日、海で働いてきた。

自動化で、機械に支援されながら、新しい技術に基づく運航業務を行いつつ、適切な判断を下すことが船員には絶えず求められている。また、適切な資格をもち、タイムリーに能力を発揮することで、異なる環境に順応することも求められている。

そうした中、船員は絶えず事故のリスクを抱え、時に自らの命を失うことすらある状況にさらされてきた。また、船員が自らの管理し得ない事故の責任を取らされ、犯罪人扱いされてきたケースは余りにも多い。しかし、それでも船員は自らの力を世界に示してきた。

では、今度は一体何が起きているのか？

海運4.0や海事産業4.0などと言われているが、要はデジタル化と先進技術の話だ。無人船舶や自律運航船といった言葉の方が聞き慣れているかもしれない。人間が全く乗り組まない、あるいは数名乗り組んでいるにせよ、船舶の自動化やデジタル化は半世紀以上前から始まっていた。

その目的は、クリーンな燃料を使うことで公害を低減させること、船員の命を守ること、事務作業の負担を軽減すること、高度な暗号化システムにより、船や貨物の安全を確保すること、港での荷役時間を最小限にすることで顧客満足度を高めることなどだ。

経済性や環境面の利点により、海運の利用は今後増え、またサプライチェーンの中で様々な交通運輸部門間の連携がますます増えていく中で、海運産業が新たな役割を担うことになるだろうと業界は予測している。高度に進化し、ダイナミックな運航状況に船員がよりうまく確実に適用できるよう、船内でも陸でも、新たな資格や能力をもつより多くの人材が必要になるだろう。

しかし、こうしたあらゆる変化にも関わらず、昔ながらの船員がもってきた本物の海

の知識やスキル、能力、経験などやはり必要になるだろう。技術革新は海運産業から人間の要素を排除するためのものではなく、安全を向上させるためのものだ。船に乗った経験は絶えず魅力ある優れた資格と見なされ、海運業界での仕事の扉を開くだろう。したがって、船員は生涯に渡り、この業界でキャリアを形成していくことができるだろう。

自律運航船について、以下の疑問に対する答えを見つける必要があると感じる。適切な教育を受けた船員に遠隔操作が匹敵できるだろうか？機器のメンテナンスを行う乗組員を船内から排除し、保守作業を陸上から行うことを船主がコスト効率が高いと感じるだろうか？今現在のサイバーセキュリティのレベルを信用できるだろうか？

しかし、全般的に見て、船員は常に存在し続けるわけだから、テクノロジーは正しい方向で活用されなくてはならないし、活用されるであろうと確信している。

# 船員の幸福度を調査

船員の幸福をもっと真剣に考えるよう促すため、ITFと加盟組合がメンタルヘルスや性的健康などの話題にしづらい問題についても、よりオープンに話し、意識を向上させるよう、海運業界がいかに取り組んでいるかを特集する。

## ITF、船員の研修に「健康」を含めるよう要請

若い船員が自身のメンタル面や性的な健康についてよりよく管理できるように担保するため、ITFは海運関係の教育機関が利用できる新たな健康モデルを作成した。ITFのグローバル健康増進・HIV/エイズプログラム・コーディネーターのサイード・アシフ・アルタフ博士が解説する。



年齢や国籍、職位に関係なく、船員のストレスレベルやうつ発生率が高いことがリサーチから判明している。(詳しくは34頁へ)

訓練生がストレスを受けやすく、うつになりやすいことに関する研究はそれほど多くないが、一部のセカンダリデータは警戒すべき状況を示している。英国の船主責任相互保険組合(P&I クラブ)が2015年に報告を受けた船員の死亡事例のうち、約4割が訓練生に関するものだったというのだ。一部のケースでは孤独やソーシャルメディアの影響が原因として言及されていた。

これを受け、ITFは海の仕事を始めた全ての青年船員が船内でも下船後もストレスとより上手く付き合えるようになってもらいたいと願っている。メンタルヘルスの問題に早い段階で対応することができれば、その後の影響が変わってくる可能性が高いと行動変化の専門家は主張する。

# ストレスを抱える船員支援のためのホットライン

船員の健康維持を支援するため、フィリピン海事職員部員組合(AMOSUP)は、船内でメンタルヘルスの問題を抱える組合員を対象とした年中無休のホットラインを開設した。女性船員や青年を対象としたAMOSUPの特別プロジェクトの責任者を務めるカミーユ・シンブランが詳しく解説する。

長らく家族の元を離れ、海で生活することは感情やメンタルヘルスに大きく影響することを船員は知っている。ストレス、うつ、不安に苦しめられる船員は多く、仕事の能力を保ち、全般的に健康でいるためにはメンタルヘルスを良好に保つことが極めて重要であることがITFなど諸団体のリサーチから判明している。

そのため、船員が悩みを相談できるように、AMOSUPは2019年にホットラインを開設した。首席心理学者のロメル・パバ博士の監督のもとに訓練を受けたメンタルヘルスの相談員が船員からの電話に対応し、深刻度に応じて案件を振り分ける。「緊急対応や船からの緊急避難が必要な電話」、「メンタルヘルスの支援やフォローアップが必要な電話」、「船員の意欲を高め、気分を高揚させるための面談を必要とする電話」などに分類する。

このサービスはマニラにあるAMOSUPの船員病院を拠点に提供しているため、相談員が必要に応じて船員を病院にいる心理学や精神科の専門医のもとに送ることが容易にできる。

全ての職位の船員がホットラインに電話してくるとパバ博士は力説する。このサービスを通じて、既にいくつかの緊急事態にも対応してきた。通常、そうしたケースは個人的な問題が引き金になっていることが多い。

ある患者は家族の問題でうつ状態になったり、死ぬことを考えたことがあると相談してきた。急性の精神病とうつにより、自傷行為に至ったため、この船員は最終的に船から避難させられた。別の船員は気分が優れず、意志薄弱になり、悪夢にうなされ、胸が痛むと訴えてきた。相談員は薬の処方箋を出し、さらに詳しい医学的検査を行うために最寄りの港でこの船員を下船させるよう指示した。

「船員の間で理解を深めるためには、メンタルヘルス障害は身体の障害と同様に治療が可能だし、医療面の支援は様々な場所で受けることができるのだという正しい情報を伝えることが極めて重要だ」とパバ博士は解説する。

メンタルヘルス・ホットラインはAMOSUPのテレヘルス・サービスに新たに加わった最新サービスだ。2016年に開始され、緊急を要する医療問題を病院に相談することが可能になった。また、このサービスの一環として、陸上で治療を受けることが不可能な場合に、船内や海上の施設で船舶の職員が乗組員の負傷や病気について診断や治療を行うことも支援している。

船員病院はまた、船内でいじめやセクハラを受けた女性船員を対象に、トラウマやストレス解消のための心理療法士によるカウンセリングなども提供している。

パバ博士はメンタルヘルス障害に悩む船員が以下の「SUPPORT (サポート)」を行うことを推奨している：

- S：必要な場合は支援を求める。
- U：様々な観点から今の状況を把握する。
- P：生産性がカギとなる。
- P：祈り、反省、熟考など、心を浄化するために何らかの形で黙考する。
- O：助けを必要としている人に支援を差し伸べる。
- R：自分自身を尊重し、一人である良質の時間を楽しむ。
- T：メンタルヘルスの専門家に相談する。

24時間いつでもメンタルヘルス・ホットラインに電話を： (+632) 241-9465 または (+632) 241-9463 オンラインでの相談も可能。

「海事学校で勉強していた時、健康問題に関する意識向上プログラムはありませんでした。なので、今回、ITFと一緒に健康モジュールをカリキュラムに盛り込むよう活動することができて嬉しいです。このことで、将来船員として働く人たちが仕事の人間的な要素についてももっとよく理解できるようになるでしょう。海で健康を保ち、楽しく過ごすための知識やスキルを身につけることができると思います」

ミャンマー独立船員労連 (IFOMS)  
アウン・キョー・リン書記長

「船内の健康モジュール」を全ての海事関係学校のカリキュラムに含めるべく、インド、フィリピン、ウクライナ、ミャンマー、スリランカ、チリ、メキシコなどのいくつかの船員供給国で活動している。

ITFは海運産業の他団体と協力し、各国の法律や文化的に注意すべき点にも特別に配慮した訓練モジュールを開発した。訓練生やカデットとして上船した際や、その後、船員としてキャリアを積んでいく中で、あらゆる海事訓練所で学ぶ全ての学生がストレス管理のための知識やスキル、姿勢を備えられるように、ITFは訓練担当者のための研修 (TOT) を実施している。

この訓練モジュールではまた、若い船員が良質の教育を受け、船員がHIV/エイズや他の性感染症に感染するリスクが高いことをきち

んと理解できるようにすることも目指している。船員は高度に移動を求められる職種で、性的にアクティブな年齢のほぼ男性だけが職場にいる環境で、配偶者やパートナーと長期間にわたり離れて勤務することが求められる。カデットを含む若い船員もリスクの高い性行動に晒される可能性がある。あるいは、仲間からのプレッシャーや先輩の影響でそうした行動を取り得る。

従来、船員の訓練は専らA地点からB地点に迅速かつ安全に船を移動させるという、船員の仕事の実務面にばかり焦点をあててきた。船員の仕事の人間的な部分が教育の場においても確実に優先項目になるよう担保する必要がある。

# アラブと イランの 船員支援を 強化

ITFアラブ・イラン・ネットワークのリーダーを務めるモアメド・アラチェディが地域の動向を報告する。無責任な船主や非協力的な旗国に直面しながらも成功を収めた二つの事例も紹介する。

## 遺棄船員に対する 支援強化

ITFアラブ・イランネットワークが取り扱うケースが大幅に増えている。

2017年は70件、回収した未払賃金総額は60万ドル超だった。2018年は100件、約200万ドル。2019年は10月末現在、85件、3,768,616ドルだ。

これらの大半が遺棄に関するものだ。遺棄はアラブ地域の港湾で多く発生していることが知られている。

ITFは、支援件数の増加に伴い、2019年にモロッコとレバノンでセミナーを開催した。アラブ地域の全コンタクト（ITF連絡窓口）がILO海上労働条約（MLC）を完全に理解し、複雑な遺棄のケースを含む様々なケースにおいて、質の高い支援を行うスキルを身に付けてもらうことが目的だ。また、ITF加盟船員組合にとっての団体交渉の利点に関する説明も行った。

## ITF初のシリア籍船査察

シリアとレバノンの組合幹部がラタキア港でシリア籍のレディー・カロライン号を査察した。ITFがシリアで訪船するのはこれが初めてだ。



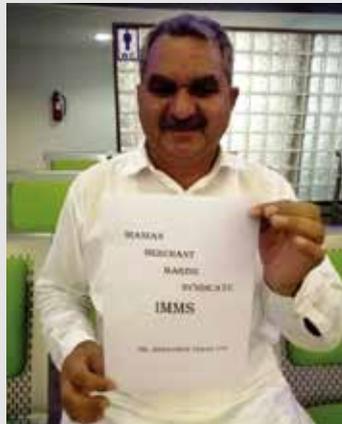
2019年6月、乗組員の支援要請を受け、レバノンのITFコンタクト（連絡窓口）であるレバノン船員組合のナセル・ナザル委員長とシリア船員組合のサミール・ヘイダー委員長がローロー船レディー・カロライン号の船内に取り残されていた乗組員を訪問し、食料、飲料水、通話カード、生活用品等の救援物資を手渡した。

本船は裁判所に差し押さえられ、シリア人、インド人、エジプト人、トルコ人の乗組員13人が未払賃金の支払いを求めて裁判を起こした。インド人乗組員6人は本国送還の支援をITFに要請した。

ナセル・ナザル委員長は多大な労力と時間を費やして乗組員の支援にあたった。シリアに向き、訪船した後、人道的な観点から本国送還に必要なあらゆる行政手続きに奔走した。両組合の協力とITFの資金援助により、乗組員は10月2日、ダマスカス空港から帰国の途についた。

## 現代奴隷のケース

イラン籍のボーハン3号のパキスタン人乗組員3人は、2年間も船内に遺棄された。ITFがアラブ地域で目にした中で最もひどい現代奴隷の事例の一つだ。



3人はパキスタンで採用され、2017年に本船に乗り組んだ。イランのブーシェル港で遺棄され、一切の賃金を支払われぬまま、22か月を船内で過ごすこととなった。船内の状況は悲惨だったにもかかわらず、船社、旗国、港湾当局からの支援は一切なかった。ITFが乗組員から支援要請を受けた時には、雇用契約はとくに切れていた。乗組員は心身ともに疲労困憊し、家族も経済的に困窮していた。いつ賃金が支払われるのか、いつ帰国できるのか、全く分からない状態が続いていた。

船主のボーハン・ダリヤ・キシュ社は、意図的に乗組員を困窮させ、金銭的な要求を諦めさせ、本国送還のみで済ませようとしているように思われた。かつて本船乗組員にそのようなケースがあった。

ITFの本部とイランのコンタクトは、船主、旗国、ポートステートに何度も連絡した。しかし、一切返事はなかった。船主の責任は問われず、旗国イランの海運当局やパキスタン大使館までもが無責任で非協力的な態度を取り続けたことは衝撃的だった。

ITFとイランのコンタクトを務めるイラン商船船員組合（IMMS）のアリレザ・モラディは諦めずに奔走し、ついに2019年9月27日と29日に3人の本国送還が実現した。また、一人16,112ドルの未払い賃金の回収に成功した。

## サウジアラビアに入港する船員の支援

ITFとサウジアラビア政府が同国に入港する船員の支援・協力を約束

2019年10月21日にロンドンで、サウジアラビア政府IMO常設代表のエサム・アラマリ、ITFのステイブ・トラウスデール（ITFインスペクター事務局）、私の間で会合を持った。

サウジアラビアの港からの船員の支援要請、ITFとサウジアラビア政府の協力強化、2006年ILO海上労働条約の批准等、さまざまな問題について議論した。三者の関係が上向きになった途端に、ダンマン港で遺棄されていたMKN205号乗組員5人の本国送還と未払賃金の回収が実現した。

（22頁のアラブ地域コンタクトネットワークの記事参照）

# 初乗船した カデットの視点

**カデットたちよ、全速前進せよ！これは甲板部のカデットとして初めての乗船を終えたドロテア・サマルジージャが後輩に伝えたいメッセージだ。**



女だし、自分の夢が叶ってカデットとして船に乗れるなんて思ってもみませんでした。

2017年にクローアチアのリジェカで海事研究学科を卒業し、学士号と航海エンジニアの称号を授与され、さらに勉強を続けていた時、カデットになれる機会を得ました。勉強をこのまま続けるか、より大きな夢を叶えるためにこのチャンスを掴むべきか、私の人生の大きな岐路でした。

そして、これまで理論的に学んできたことを実践するためにカデットとして訓練を受けることにしました。

2018年9月に上船した時は嬉しくて興奮していましたが、同時にこれから数か月間、自宅や愛する人たちから何マイルも離れたところで生活しなくてはならないのだという悲しみでいっぱいにもなりました。上船から暫くの間は、自分自身を船に慣れさせようと必死に頑張りましたが、次第に新しい船上生活という環境に慣れ、快適になってきました。

インド人の職員と主にフィリピン人の船員の皆さんと一緒に働きました。仲間が私の間違いを指摘してくれたり、私のために寛大に時間と努力を割いて、私がかデットの仕事を全うできるよう支援してくれたことに心から感謝しています。一緒にブリッジで当直を務めた職員から、将来自分が就く仕事についてできるだけ多くのことを学ぼうと努めました。

コッファアダムを通り抜けたり、甲板員の仕事をやってみたりする機会にも恵まれました。ナビゲーションやブリッジでの仕事に加えて、エンジン室にも入ってバラストや貨物関係の仕事、ログブックの記録などについても学びました。船はインド、チリ、韓国、シンガポール、マラッカ海峡などを航行しましたが、マラッカ海峡では海上交通が渋滞する中でナビゲーションの仕方を実際に目で見ることができました。

休暇中はジムに行ったり、映画を見たり、家族や友人とSNSで連絡を取ったりしていました。また、その週に学んだことを復習し、整理する時間としても休暇を活用しました。

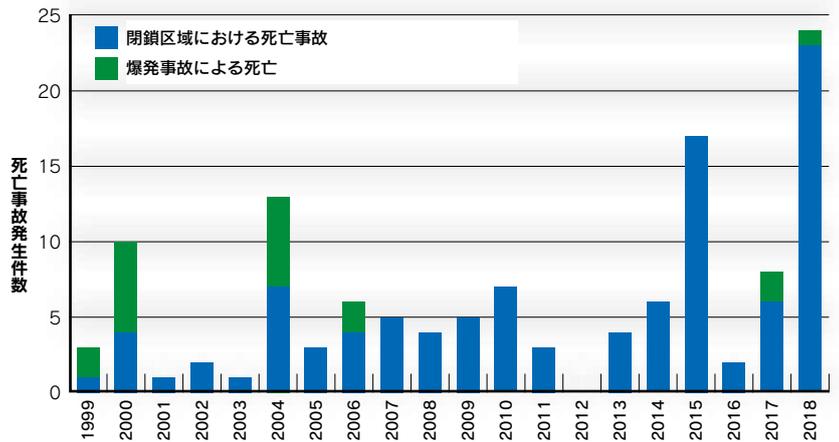
こうして、4か月半にわたる船の上での時間は瞬間に過ぎていきました。下船の日、初めて乗った船と、すっかり慣れた職場環境を後にするのが悲しかったです。けれど、船を降りた寂しさも、愛する人たちと再会した時に感じた大きな喜びを前にすぐに消えていきました。

実際にあれほど多くのことを体験する機会を得られたことを嬉しく思います。初の乗船が私が期待した通りのものでした。今後も船員として仕事を続けていきたいと思っています。

男性であれ女性であれ、これからカデットになる人達には、他人がどんな偏見を抱いていても、自分の気持ち genuinely 強ければ、なんでも可能だということを伝えたいです。だから、カデットの皆さん、全速前進してください！

# 閉鎖区域での死亡事故の驚くべき増加傾向

職場の空気に関しては最低限2つのことが必要だ。一つには吸い込んでも安全な空気かどうか、もう一つはその大気で爆発が起こり、死亡する危険がないかどうかだ。しかし、閉鎖区域での死亡事故は海運業界には長らく存在してきた危険だとカナダのITFコーディネーターを務めるピーター・ラヘイは述べる。



閉鎖区域における死亡事故 (1999-2018年)  
出典：ピストラート・リミテッド (2018年)

この20年で145名の海事労働者が閉鎖区域で作業中に死亡している。

特に2018年1月から2019年4月の間に急増していることは衝撃的で、この間に28名が死亡している。内訳は港湾労働者16名、船員12名だ。閉鎖区域での窒息や爆発、汚染された空気を吸い込んで気絶した際に上から物が落下してきたことなどのいずれかが原因だ。

事故がこれほど急増していることは、今日の海運産業を経営する者たちの冷淡さを示している。労働者が閉鎖区域で安全に仕事ができるよう訓練を実施したり、カーゴホルドの換気を行うのに必要な時間を労働者が取れ、空気の安全が確認できるようにしたり、リスクがないか労働者が疑問を呈したりすることができるよう、船内の安全確保に投資をするよりも、企業は節約することを選択している。

木材や石炭、鉄鉱石、穀物、ガスなどの貨物によって発生する様々な危険を海事労働者が完全に認識できていない可能性もある。

ハッチを30分だけ開けておいて後は幸運を祈ったり、自分の身は自分で守るしかない状態は労働者にとって十分安全とは言えない。あらゆる予防措置を取ったとしても十分ではないが、十分な準備をしても時には局部的な汚染ガスや酸欠状態に陥ってしまうこともある。そしてまた、汚染空気が原因で気絶した同僚を助けるために、労働者が自らの命を危険にさらすことを求められるといった、非人間的な現在の海運業界の状況は絶対に十分ではない。

船主は乗組員や荷役のために雇っている港湾労働者に対し、注意義務を負っている。国際海事機関(IMO)は世界のバルク貨物の輸送に関する国際的指針を提供し、要件を示している。これには危険性に基づく貨物の表示とグループ分け、安全な

荷役とテストの手順に関するガイドラインも含まれる。

教育や手順を教わることはオプションであってはならない。標準的な手続きを無視して労働者の命を犠牲にしている無知な船主には、失われた労働者の命と同じだけ重い刑罰が与えられるべきだ。

ITFは海運業界と協力し、IMOの場で船内の閉鎖区域に関する規則が確実にあらゆる海事労働者を保護できる強力なものとなるように活動している。

今後もITFは仕事のために命のリスクを冒すことを労働者に強いることを止めない船舶運航者と闘い続けていく。カナダのITF加盟組合協議会はまた、意図的に労働者の命を危険に晒すような使用者を業界から抹殺する法律を制定せよとのカナダのITF加盟組合の要求を支援していく。



# タイの漁船員組合、組合構築を継続

**タイ初の漁船員組合が業界の変革を目指している。ITFのタイ・プロジェクトの担当者、ジョン・ハートウが設置から2年間にFRNが達成した素晴らしい功績について報告する。**

タイで働く漁船員はグローバル水産業界でも最悪の権利侵害に苦しんでいる。

そこで、漁船員が自らの権利のために立ち上がり、2017年に漁船員権利ネットワーク (FRN) という労働組合を結成した。

それ以来、世界中から監視の目がタイ政府に向けられる中、政府は水産業界の監視・査察体制を徹底的に見直し、漁業労働条約 (ILO 第188号条約) を批准し、漁船員の権利侵害に対する罰金を増やすなどして国内法も強化した。しかし、タイで働く漁船員の大半が依然として権利侵害や搾取を受けやすい。

職場で行使できる権利が確立されない限り、また労働者が組合に組織されていることから生じる力強さをもたない限り、労働権の侵害と漁船員の虐待は続くだろう。そのため、ITFは移民漁船員を組織するFRNを引き続き支援していくし、タイでFRNがこれまでに達成してきた大きな進歩に感激している。

FRNに加入する1,200人以上の漁船員が

ILO188号条約批准と、必要な国内法を整備して、ILO188号条約が確実に実施され、その実施がきちんと強制されるようタイ政府に求める嘆願書に署名をした。2019年11月、欧州の訪問団がタイを訪れた際、FRNはこの嘆願書をタイ海軍、労働省、違法漁業と闘う指令センター(CCCIF)、労働保護福祉省(DLPW)など、タイの様々な政府機関に提出した。

その他にも、FRNのオルグ担当と職員が、心肺蘇生法 (CPR) や治療、船内での一般的な健康や安全維持などの救急処置に関するアウトリーチや教育活動を行った。今日までに、この教育プログラムで400名以上の漁船員が救急処置や薬の効果的な利用について訓練を受け、ソクラー、パノン、パターニ、トラート、プリ、パンニャ、ラヨンで操業する漁船に応急処置キットを配布した。

FRNはタイでの「ILO船舶から陸上へ」権利プロジェクトの実施にあたり、ILOと緊密な協力を継続していく。同プロジェクトの目的はタイの水産業や海産物加工産業で許容できない形態の労働を減らし、またそのよ

うな労働の発生を防ぐことだ。この一環として、FRNがトラート、ソクラー、ラノンで漁船員を組織したり、タイ全国で行われる重要な調整のための会合に漁船員を代表して参加している。

最近では、FRNは米国を拠点とするAFL-CIOのソリダリティーセンターによる「世界でも知名度の高いアンダマン沿岸州で働く移民労働者の権利擁護」プロジェクトの実施を支援している。

FRNはまた、ラノン、パンニャ、クラブリの漁船員に労働権や団体交渉、健康に関する訓練を提供した。

2018年には、世界最大のマグロ漁会社のタイユニオン社の船隊を対象とする行動規範の締結についてFRNが同社と交渉を行った。FRNは2020年にもタイユニオンのサプライヤー企業を対象に、団体交渉や結社の自由に関する規定をもつこの行動規範について啓蒙活動を継続する予定だ。これはタイユニオンのために魚を捕っている漁船員にとってもエキサイティングな組織化と教育の機会と



## 水産業の不正問題でアイルランド政府に圧力をかけ続けるITF

移民漁船員を保護するために合意された方策が確実に実施されていることを確認するまで、ITFはアイルランド政府に圧力をかけ続けている、とITF上級法律アシスタントを務めるジョナサン・ウォリングは語る。

2018年5月、ITFはアイルランドの司法平等省を訴える訴訟を起こすことを余儀なくされた。アイルランドの水産業で人身取引されてきた移民15人が働かされている可能性が発覚したからだ。

英国とアイルランドを管轄するITFコーデイナーのケン・フレミングは、それまで10年以上にわたり、アイルランドで移民漁船員が制度的に搾取され、権利を侵害されてきた証拠を集めたきた。

ITFの調査結果により、移民漁船員を保護し、労働条件を向上させるために導入されたはずの『非欧州経済領域（EEA）出身漁船員のための非典型労働制度』が実際のところ、逆の結果を生んでいることが判明した。この制度は事実上、漁船員を特定の使用者に縛りつけるものだったため、企業が支配力を利用して自社の漁船に乗り組む労働者を搾取することが可能になっていたが、国の省庁はこの制度の監督義務を遂行できていなかった。

司法平等大臣は、ITFによる提訴を受けてもなお、ITFと協力し、この制度の問題点を解決しようとするITFの呼びかけに応じることを拒否した。ITFはこの問題を追求し続け、高等裁判所でも争ったが、そこでもアイルランドは問題だらけの制度を大々的に擁護し、裁判が大幅に遅れる事態を招いた。

2019年4月、アイルランドで働く移民漁船員のための重要な保護措置に直ちに合意することを目的に、ITFとアイルランドの関係省庁が調停を開始した。その2日後、ITFは移民漁船員を現代の奴隷労働や人身取引から守るための一連の方策を導入することに、アイルランド政府と合意することができた。

政府が大きく譲歩した結果、非EU出身の漁船員が自身の制度登録を行った使用者にもはや縛られないようになった。漁船員は最初の使用者の許可を得ることなく、その使用者との雇用関係を終了する権利をもてるようになり、直ちに本国に送還されることを恐れる必要もなく、別の会社で働くことを選択する猶予も得ることになった。

その他に政府が約束した点には、雇用契約や労働者の権利について、英語と当該漁船員の母国語の両方で提供することがある。

また、2019年11月15日までに、漁船の最長労働時間と、最低休息時間、配乗人数要件に関するEU指令をアイルランドの国内法規化することも政府は約束した。

2019年6月に米国務省が発行した人身取引に関する報告書では、前年度に引き続き、アイルランド政府が非難を受け、人身取引撲滅のための最低基準を満たしていない2級国家に指定された。

2019年10月末の時点で、アイルランド政府が既に合意された内容を真剣に実施している、あるいは漁船員の生活が本当の意味で改善されたという証拠をITFは殆ど確認できていない。ITFは引き続き、状況を注意深く監督し、アイルランドの管轄省庁に適切な行動を取るよう圧力をかけていく。

なり、関係するサプライチェーン全体を通じて安全衛生に関する合意を勝ち取るという取り組みを強化することになるだろう。

地域レベルでも、FRNが主導的役割を果たしている。ILO海洋漁船員フォーラムにおいて、ITFやITF加盟組合のフィリピン船員組合（PSU）、インドネシア船員組合（KPI）、ミャンマー船員独立連盟（IFOMS）などと緊密に協力し、水産業における人身取引や強制労働と闘うために地域の調整活動を強化し、各国での取り組みを拡大している。

FRNはまた、ILOやミャンマー政府、IFOMSと協力し、タイに出稼ぎに出るビルマ人船員のための上船前研修を実施し、労働組合や労働者の権利、タイの法律の保護規定などについて船員に教えている。

「タイの移民漁船員は、自分たちで独立した民主的労働組合を結成し、漁船員の権利のために立ち上がっている。苦勞はしたが、ITFの支援により、漁船員権利ネットワーク（FRN）はタイや周辺地域の水産業に変革をもたらす中心的存在になった。これまでの成果に興奮しているが、地域全体で漁船員の正義を達成するためにはまだ共にやるべきことは多い。

ITF水産部会議長 ジョニー・ハンセン

下記サイトで漁船員の権利ネットワーク（FRN）の今後の活動をフォローしよう：  
[www.justiceforfishers.org](http://www.justiceforfishers.org)

# 他の職業より高い船員のうつ病発症率

船員は他の職業に比べ、うつ病の発症率が極めて高いことが新しい研究から判明した。これはショッキングだが、残念なことによく聞く話でもあるとITF船員トラストのケイティ・ヒギンボトム所長が語る。

船員トラストは船員のメンタルヘルスに関する研究をイエール大学に依頼した。船員のうつ病の原因と不安や自殺願望について調べ、リスクを軽減する方法を探るためだ。

本研究では、世界の海運産業で働く1,572名の船員から得た回答をもとに分析を行った。この研究から以下が判明した：

- ・ 回答者の4分の1が中程度から重度のうつ状態だった。
- ・ 17%が不安があると回答した。
- ・ 20%が調査実施前の2週間に少なくとも数日間、自傷行為や自殺を考えたことがあると回答した。
- ・ 青年や女性船員のリスクがより高い。

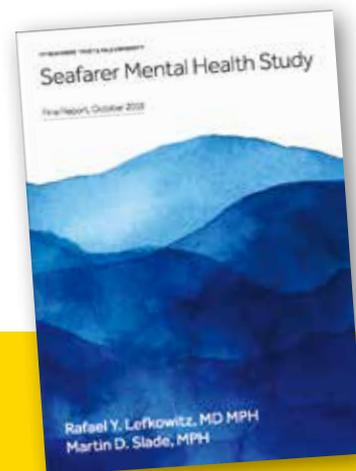
重要なことに、うつや不安を抱える船員は、調査前の12か月間において、それ以外の船員に比べ、事故に遭ったり、病気になったりする割合が少なくとも2倍は高かった。メンタルヘルスの不調もケガや病気に大きく影響し、このことはひいては船員の命や船の運航にも影響を及ぼす。

会社が船員のケアを十分に行わない上に職場で暴力を受けていて、仕事の満足度も低い場合、リスクがさらに大きくなるのが研究報告から明らかになった。深刻なうつを抱えていたり、不安が大きい船員の圧倒的多数が自分が遂行している業務に関して十分な訓練を受けていないと感じたり、様々な決定に自分は影響力をもてていないと感じている。こうしたことは多くの職場や労働者に共通の問題であり、対処が可能だ。

しかし、いくつかの要因により、船員のリスクはとりわけ高くなる。船員は主に他の人から

目に見えない存在だ。船内では孤独を経験し、長期間、極度に疲労し、大型貨物や価値の高い資産を輸送する責任を負っている。事故が起きれば環境汚染を引き起こし兼ねず、結果として船員は多額の罰金や刑事責任を問われかねないと感じている。終身雇用契約が存在せず、代替可能な労働者の1人に過ぎないと感じる上に、船舶の供給過多により、船で働く船員を犠牲にした競争が激化している。ILO海上労働条約(MLC)が存在しても、海事関係の法律や使用者の責任は依然として曖昧だ。

メンタルヘルスは極めて個人的問題のように思われがちだが、管理がされず、ケアや支援も得られず、改善するために物事を変える力もないという状況は、実際はどこにでも存在する。



イエール大学の報告書は以下を勧告している：

- ・ 海事産業は限られた資源の中で、特にリスクの高い船員、よりリスクの高い環境、ハイリスクの期間（例えば、上船直前に家で過ごす期間、航海初日、契約延長時など）に特化した、メンタルヘルス支援戦略を設置するべきだ。
- ・ 海事訓練所は船員のメンタルヘルスの問題にも対応するべきだ。
- ・ 企業はカデットへの支援を強化し、カデットのために適切な船員訓練プログラムを用意するよう担保するべきだ。
- ・ 海事産業はメンタルヘルス問題に偏見をもたず、皆が参加でき、支援してもらえると感じられる職場環境を築くために努力をするべきだ。

# 船員トラスト、船員のための テレメディシン（遠隔医療） サービスの助成を開始

船員トラストのルカ・トマシ助成責任者が船員トラストがテレメディシンのソフトウェア開発に投資している理由を語る。

陸上で働く人と同じレベルの医療サービスを船員も利用できてしかるべきだと国際労働機関（ILO）と国際海事機関（IMO）は述べている。しかし、これを実践するのは困難だ。

船内の医療スタッフ不足、乗船する人員の医療関係の知識が乏しいこと、不適切な医療用具しかないことなどが相まって、船員が不利益を被ることになる。船員はちょっとした健康面の不調は自分で解決しようとすることが多いが、深刻なケースでは陸上からテレメディカル・マリタイム・アシスタンス・サービス（TMAS）を受ける。

しかし、患者の医学的な状態を正確に把握するために船とTMASの間でやり取りされる電話に多くの時間が無駄に費やされてきた。正しい情報がなければ、正しい診断を下すことは極めて困難であり、船員の命を危険に晒すことにもなる。

この状況を改善するため、ITF船員トラストは船員が利用する最大のTMASサービス、CIRM（セントロ・インターナショナル・レディオ・メディコ）に助成金を出すことを決定した。CIRMは年間、約6,000件のケースに対応している。この助成金は、乗船する所定の医療担当者がTMASの医師たちに正確な情報を伝えるための支援ソフトウェア

の開発に使われることになる。

過去20年分のCIRMデータをマイニングすることで、極めて貴重な大量の情報を内蔵するソフトウェアが出来上がるだろう。船員が記録した症状に基づき、このソフトウェアでデータを処理し、船員が病状の完全な説明を提供できるよう支援する指針を策定する。そしてこれが一つのファイルとして写真とともにTMASの医師に送付される。

その結果、最終的により詳細に状況を説明する、より信頼性の高い医療ファイルが得られ、船と陸の間の通信もより高速になり、より正確な診断が下せる。これにより、最終的には船舶に提供される遠隔医療サービスの質が向上することになるだろう。



## 上陸アプリ

船員トラストの上陸アプリは港での限られた自由時間を乗組員が最大限に活用できるよう支援することを目的としている。同アプリでは、オフラインでも船員センターの所在地を確認することができ、24時間365日国際船員福祉支援ネットワーク（ISWAN）の船員ヘルプサービスを提供している。この無料アプリはアンドロイド端末とiphoneの両方で利用可能 - 詳細は以下のサイトを参照のこと [www.seafarerstrust.org/apps](http://www.seafarerstrust.org/apps)。

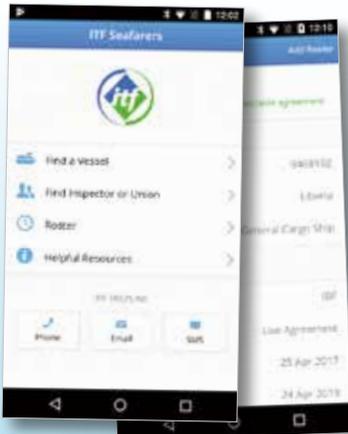
ITFの慈善団体である船員トラストの詳細はこちら  
[www.seafarerstrust.org](http://www.seafarerstrust.org)



# 船員のための情報や アドバイスを発信

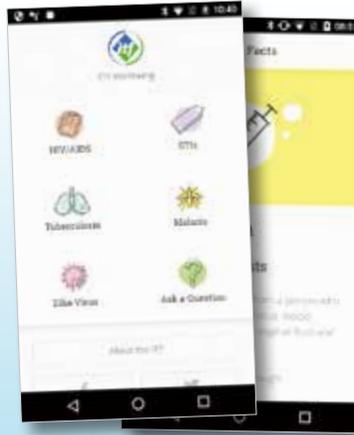
## ITFの無料アプリ AndroidとiOSの両方に対応

AppStore (<http://bit.ly/36SaOr2>) またはGoogle Play ( [at http://bit.ly/36HTYex](http://bit.ly/36HTYex)) でダウンロードして下さい。



### 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インスペクターかITF加盟組合に連絡を取りたい



### ITF Wellbeing

ストレス、HIV/エイズ、性感染症、結核、マラリア、ジカ熱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

### ITF Global

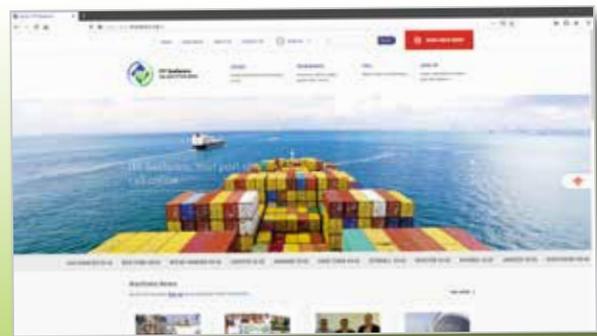
- ・ITFや組合に関する最新ニュース
- ・ITFのキャンペーン
- ・ITFや加盟組織について

## ITFのウェブサイト



### [www.itfseafarers.org](http://www.itfseafarers.org)

リニューアルしたITFのウェブサイトで、船員の権利やITFインスペクターの支援方法について知ろう。



### [www.itfglobal.org](http://www.itfglobal.org)

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

## ITFのソーシャルメディア

ソーシャルメディアで最新情報を入手しよう。

ITFや組合に関する一般的なニュースもツイッター (@ITFSeafarersSupport) やフェイスブック ([www.facebook.com/ITFseafarerssupport](http://www.facebook.com/ITFseafarerssupport)) で発信中