



国際労働事務局



ディーセントな労働条件
安全と社会的保護



**漁業部門における労働に
関する条約(第188号) 及び
漁業部門における労働に関する勧告(第199号)**



漁業部門における労働条約と勧告

近年、漁業そのものと捕獲された魚を取り巻く市場環境は、益々グローバル化の波に晒されている。漁業技術は急速に変化し、操業形態も変貌してきている。これらの変化は、国際航路の大型船舶であろうが沿岸の国内海域で操業する内航小型船であろうが、漁業に携わる全ての漁業者（男性も女性も）に対する適切な世界標準の労働基準を要求するものである。

ILOの新たな漁業労働条約と同条約を補足する勧告は、その労働基準を規定している。2007年6月に圧倒的支持をもって採択されたこの漁業労働条約は、漁業が直面している個々の労働環境や条件を網羅している。この漁業労働条約は柔軟なものであり、個別の事情がどのようなものであれ、全ての形態の商業漁業に適切なものであり、世界中の各国政府によって実施されうるものである。

この漁業労働条約が各国政府によって、国内法、規定及びその他の施策への移行に向けて受け入れられ、世界中の支持を得ることが、次のステップである。本条約は最初の沿岸国8か国を含む10ヶ国が批准してから12ヶ月後に発効する。

この手引きは、世界中の漁業者の労働環境を刷新する可能性を持つこの重要な法的手段について、より多くの情報を提供するものである。

「漁業分野では、多くの労働者たちが並外れた予見不能な危険に遭遇し、私たちの市場に食料を届けるために、しばしば過酷な状況の中で長時間労働をしている。この新たな条約は、彼らを搾取から保護することに役立つことだろう。」

ファン・ソマヴィア
ILO事務局長



漁業労働条約は「漁業者」に言及したものである。この用語は、漁船上で働く全ての人を指す。（例えば、水先案内員、魚場観測者はこの定義からは除外する）



世界中で、1500万以上の人が漁船に乗船しフルタイムで労働している。



かつては地元で消費されていた魚が、現在は加工され世界中の消費者やレストランにまで出荷されるケースが増加している。



海洋資源が減少していることから、今までより遠方の遙か沖合いにまで出漁する漁業者もあり、新たなリスクを負う結果となっている。

「漁業は一つの特異な生活形態である。この新条約は、その特異さのみならず、拡大を続け、多大な苦難や危険に身を晒して男女が働いているこの業種におけるグローバル化の要求をも反映させたものである。」

ニジェル・キャンベル船長

南アフリカ船員安全局、第96回
ILO総会漁業部門委員会議長

なぜ漁業者たちには 特殊な保護が 必要なのだろうか？



業労働条約は、漁業と漁業者たちが日々の労働で直面する特殊事情を反映するために作成されたものである。

漁業者たちは、他の分野の労働者が経験するのとは異なった労働環境に置かれている。それを象徴するのが、漁業者の死亡率が他の労働者のそれより数倍高いという事実である。漁業は消防士や鉱山労働者などと比較しても、危険度が高い職種である。

漁業者にとっては、多くの職業にはある労働時間と個人の時間との区分が明確でない。窮屈で混雑した船内で生活しながら労働することが多い。長期間家族から離れ、労働時間も長い。適切な食料や飲料水へアクセスする権利や労働時間外の娯楽設備の不足も問題である。長時間労働による疲労は深刻な問題とされてきた。

漁業分野を他と異なったものにしている別の特殊事情もある。例えば、漁業者には固定給ではなく、しばしばその船の漁獲量をベースにしてその分配として給料が支払われる。漁業者は従来の意味での従業員ではなく、その大半がオーナー経営者または自営業者と見なされている。このことは、陸上の職業や業種で働く労働者のために整備されているさまざまな種類の手続きや保障措置が、漁業者にとっては適切でないか、もしくは効果的でないことを示しており、それは漁業者に対する「ディーセント・ワーク（働きがいのある人間らしい仕事）の欠如」を意味している。

漁業労働条約の適用を受けるのは誰か？

漁業のあり方はそれぞれの漁場や国によって大きく異なる。大型商業漁船ではおそらく15万人もの漁業者が約2500隻の1000トン以上の船舶で働き、中には貨物船ほどの大型漁船もある。しかし、大半は小型船であり、（時として非常に小型な）ボートである。ある調査によると、550万人の漁業者が100トン以下の小型船で働いており、それ以外に400万人は甲板のないエンジン付きのオープンボートで働き、さらに500万人以上の漁業者たちは機械の動力源のないオープンボートで生計をたてている状態にある。見方を変えれば、90%以上が全長24メートル以下の小型船で労働している。

漁業労働条約の適用を受けるのは、これら形態の異なる全ての商業漁業である。ただ自家消費のための漁業と、レクリエーション漁業だけは特別に除外されている。

漁業労働条約が柔軟性をもっている理由の一つは、漁業者の労働状況が広範囲に及ぶことにある。例えば、漁業労働条約の規定には全長24メートル以上の船舶や3日以上海上で勤務する船舶のみに適用されるものがある。

アジアは世界の漁業において特に重要である：世界の漁業者の80%がアジアの出身者である。



漁業労働条約の背景

漁業労働条約（第188号）は、2007年6月14日にジュネーブで開催されたILO年次総会で、賛成437票、反対2票、棄権22票という圧倒的な賛成を得て採択された。

この投票は漁業に直接携わる人々が行った討議と合意プロセスの極致を示すものであった。ILOの政労使の三者構成主義に沿って、討議は各国政府代表（ILO加盟国は180カ国以上）、使用者側代表（漁船所有者）と、漁業者自身の代表との間で行われた。2007年の投票は2001年から開始された長期間にわたる調査と検証、および今までのILO総会での審議の結果行われたものであった。

前述のように、漁業労働条約は沿岸国8カ国を含む10カ国が批准した後、1年後に発効することになっている。この漁業労働条約は、批准した加盟国に対し法的拘束力を持つ。

2007年の総会では、条約を補足する漁業労働勧告（第199号）も合意された。この勧告は批准国に対し、条約規定の実施方法についてのガイダンスを提供するものである。総会では、漁業分野におけるILOの活動をさらに推し進めるために、いくつかの法的拘束力を持たない決議も採択した。





条約と勧告は、既存のILOにおける漁業労働の労働条件を定めた諸条約（1920年、1959年及び1966年のもの）を統合したものである。過去の条約は採択されてから相当の年月が経ち、現在のグローバルな性格を持つ商業漁業環境がもはや反映されていないとされた。旧条約批准国は、新条約を批准するまで旧条約の条文の適用が継続されることになる。（旧条約を批准しなかった諸国が批准できるのは2007年の新漁業労働条約のみとなる。）

条約の目的は、広く批准可能な現代に即した法制を通じて、世界中の漁業者がディーセント・ワーク（働きがいのある人間らしい仕事）に就けるようにすることにある。

漁業労働条約が 規定する 保護とは？

ILOは、自由、公正、保障そして人間の尊厳が確保された条件の下で、男女が生産的で働きがいのある人間らしい仕事を獲得するための機会創出に貢献している。ディーセント・ワークとは、労働者の権利が保護され、正当な所得を生み出し、適切な社会的保護が付与されている生産的な仕事を意味する。漁業者は、全ての労働者と同等に、ディーセント・ワークを得る権利がある。

漁

業労働条約は、漁船におけるディーセント・ワークの確保に不可欠な問題に取り組んでいる。例を挙げると、

- 乗船中の漁業者と船舶の安全に対し、漁船所有者と船長の責任を明確にする（第8条）
- 漁船ポートに乗船する船員の最低年齢を設定し、若年漁業者に対する特別な保護を求める（第9条）
- 漁業者に、船上労働ができることを証明する健康検査を定期的に行うよう求める（第10－12条）
- 漁業者の人数が十分かつ効率的に配乗されていること、有能な船長の管理下にあること、そして漁業者に十分な休息期間を与えることを求める（第13－14条）
- 漁船が船員名簿を備え、漁業者が署名付きの労働条件を記した労働協約で定められた保護を受けられるようにする（第15－20条、付属文書Ⅱ）
- 期限満了や他の理由で就業期限が終了した時、漁業者が本国に帰還できるようにすること、そして職業紹介のために漁業者に支払いを求めたりブラックリストに載せたりすることを禁止する（第21－22条）
- 漁業者への賃金支払い方法と、漁業者家族への送金手段にコストを課さないことを述べる（第23－24条）
- 船上での居住設備と食料の水準を設定すること（第25－28条、付属文書Ⅲ）
- 労働安全衛生基準と船上での医療ケアの基準を設定すること（第31－33条）
- 漁業者が自国で他の労働者に付与されるものと同様の社会保障の保護の恩恵を受けられ、そして最低でも業務関連の疾病、負傷や死亡の場合の保護を付与すること（第34－39条）

もちろん、これらは主要な内容のいくつかにすぎず、詳細は上記の条項に規定されている。漁業労働条約は、一定の船舶（長期間海上操業する大型船舶）に対してはより厳格な必要条件を課しており、他の船舶（港湾付近や短期間海上操業する小型船舶）には例外がある。また、条約の必要条件がどのように作成され実施されるのかについても詳しく述べている。（第40－44条）

これら要点のいくつかについては、本資料の以下において詳細に紹介する。



多くの諸国において、船員の労働条件に言及する法律や規則の中で、船上勤務の漁業者の労働条件についても部分的に記述しているものはある。しかし、漁業者が遭遇する問題は、貨物船や旅客船で働く船員が抱える問題とはしばしば異なる。このため、船上労働に関連した2006年のILO海事条約（MLC）では漁船をこの適用から除外している。したがって、船員に対する国内法と規則を変更する各国は、沿岸や内海で働く漁業者も含め、船員と漁業者の双方に期限のない包括的な法的保護を与えるよう、MLCと漁業労働条約の双方を考慮していくかもしれない。

漁業労働条約の詳細



業労働条約は、船上での労働環境に究極の責任を負うのは船舶所有者であることを明確にしている。規定では、以下のとおり。



漁船の所有者は、この条約の義務を遵守するため、必要な資金及び施設を船長に提供することを確保する全体的な責任を有する。（第8条1項）

船長（船舶担当者）は自己責任を負う。漁業労働条約の規定では、以下のとおり。



船長は、船舶内の安全及び船舶の安全な操業についての責任を有する。（第8条2項）

これらの責務については、詳細が第8条2項に列挙されている。



漁業労働条約は、1973年の最低年齢条約と1999年の最悪の形態における児童労働条約も含め、最低年齢と若者の保護に関する他のILOの労働基準と一貫性を持つものである。



最後に、漁業者自身も責任をもつことを確認している。

✓ 漁業者は、船長の合法的な命令並びに安全及び健康について適用される措置を遵守する。（第8条4項）



漁業労働条約の詳細

誰が漁業者になれるのか？

漁業労働条約は漁業者の最低年齢を設定している。この原則は以下の規定で述べられている。



**漁船内の労働についての最低年齢は、16歳とする。
(第9条 1 項)**

漁業者として働く最低年齢は15歳以上であれば可能であるとしているが、それは一定の状況下に限る。

そのほかにもいくつかの例外がある。例えば、安全と健康を損なうおそれがある業務に従事するには、漁業者は少なくとも18歳でなければならない。それらの業務は漁船所有者と漁業者の代表と協議し、リスクを考慮した上で国レベルで決定される。





健康検査の必要性

漁船上労働には一定のレベルの体力が必要とされるため、通常漁業者は正当な健康証明書を携帯しなければならない。健康診断は診断を受けた漁業者のみならず、他の船上漁業者をも保護することになる。条約では、以下のとおり。

 **漁業者は、任務を遂行することに適する旨を証明する有効な健康証明書を得心ことなく、漁船内で労働してはならない。（第10条1項）**

これについては、全長24メートル以内の船上労働をする漁業者、または海上操業が3日以内の漁業者に対し、緩和措置が適用される。

漁業労働勧告は、条約を補足するものとして、好事例に関連する詳細なアドバイスを提供している。健康診断は個人の年齢や女性または男性が従事している仕事の種類を考慮して行うべきだとしている。海上労働に就く人々の身体適性検査に関して、勧告はILOと世界保健機関（WHO）が開発した指針に注意を喚起している。



漁業労働条約の詳細

配乗と労働時間

条約では、長時間労働と海上での不十分な休息期間に起因する深刻な疲労問題について述べている。

✓ 当該漁船が、その安全な航行及び操業のために十分かつ安全に乗組員の配乗を行っており、並びに能力を有する船長の管理下にあること。（第13条（a））

さらに以下の規定がある。

✓ 漁業者が、安全及び健康を確保するために十分な長さの休息のための時間を定期的に与えられていること。（第13条（b））

条約は大型船舶に対し、十分な数の有資格漁業者を乗船させることを求めている。長期間にわたり海上操業する船舶に対しては、より厳格な必要条件を設定している。しかし、その中でも、船長に対し、勤務後に漁業者に対しより多くの休息を与えるのであれば、船舶と乗組員の緊急な安全確保、または漁獲、他の船舶の救難援助活動のために規定時間外で働かせることを認めている。さらに条約は、漁船所有者と漁業者の代表が協議した結果、船員の健康と安全を損なわないという合意に達した場合に限り、労働時間、休息時間、配乗体制に別の協定を認めている。



労働協約と送還

いかなる労働者にとっても雇用関係の性質を明確に理解することは重要であることから、条約は以下のことを規定している：

 **船舶において労働する漁業者が理解することができ、かつ、この条約の規定に適合する労働協約の保護を受けることを求めること。（第16条（a））**

漁業労働条約の付属文書では、そのような協約の中で最低限遵守すべき細則を特記している。

益々グローバル化が進んでいる漁業分野では、漁業者は彼らの就業契約期限が切れた時、自分達が祖国から離れて労働していたことを認識し、正当な理由で本国に帰還する必要性を感じるだろう。条約は、送還の権利とそれがいかなる状況下で認められるか、さらに送還は通常漁船所有者が費用を負担するものであることを記載している。条約は、もし船舶所有者が義務を履行しない場合、旗国が介入する義務があること、そして所有者からコストの賠償を受ける権利を規定している。

条約は、今後は民間の職業紹介機関が漁業者を雇用する事態が増加するとみなしており、そのような場合、漁船所有者が条約に盛られた義務と責任に対し究極的に責任を負う事（漁業者への支払い、送還、医療ケアなど）、さらに関係漁業者がその船舶に対して先取特権を主張できることを明確にしている。



条約の付属文書Ⅱでは、報酬の支払い形態（賃金形式か水揚げに応じた割合か、または両者の混合した形式か）、契約終了の条件、年次有給休暇日数、業務関連疾病、負傷及び死亡の際の保護、その他の重要事項を含め、漁業者の労働協約に含むべき事項を設定している。



漁業労働条約の詳細

居住設備と食料

条約の付属文書Ⅲでは、居住設備関連事項について述べている：計画及び管理、設計及び建造、天井の高さ、遮音、通風、暖房、照明、騒音及び振動、病気の又は負傷した漁業者のための病室設備などである。条約では、船舶の全長ではなく総トン数（内部容積）をもって漁船規制をする国があることを考慮に入れている。

漁業労働勧告は、寝室に関する追加的な基準を規定している。

多くの漁業者にとって、船上は労働する場所のみならず長期間生活する場所であり、彼らの生活場所は海上だけでなく、時には港湾であることもある。船舶の大きさに比して、より多くの装備を持ち、大量の魚を運搬しようとするにより発生する住居空間を狭めようとする圧力は、船上労働を持続不可能にしかねない。これは、漁業者の募集や就職後の船員の維持確保にも影響を及ぼす。

漁船には乗組員の生活空間が十分にならないといけない。漁船には適切な衛生施設が確保されなければならない。相応な住居設備は安全と健康に直接影響する。

しかし条約では、大型船舶に適切である内容が、小型ボートや長時間海上に留まらない船舶には適用されないことを認めている。条約には柔軟措置が取られている：つまり、大型船舶に対しては就寝場所などの面積を設定しているが、小型船に対してはそれほど厳格ではない。各部屋の面積も新造船に対しては適用されているが、すでに運行している船には規定がない。

食料も重要な関心事である。条約の規定は以下のようになっている。



船内に持ち込まれ、及び提供される食料が十分な栄養上の価値、品質及び数量を有すること。（第27条（a））

また、条約は、十分な品質及び量の飲料水の確保と誰が食料代金を支払うのかという問題にも言及している。

安全と健康

仕事の結果として漁業者は特殊な危険に遭遇する。危険には次のようなものがある。船舶の難破または転覆；船上火災や爆発；波による甲板からの落下や船舶の揺れや船上の表面が滑りやすくなっていることによる踏み外しや転落；重く危険な又は防護がされていない設備（例えば防護がされていない状態での巻上げ機）；閉所で働くことに起因する窒息；そしてこれら以外にも多くの災害がある。

漁業者は、皮膚病や呼吸器疾患、騒音や振動の影響による疾病といった特有な健康被害を被っている。魚や海産物を扱うことから来る海水による腫れやアレルギーの影響も一般的である。

条約は、批准国が漁業者の労働安全衛生、究極的には漁船の安全文化の促進に取り組むために、法律、規約及び他の施策の策定を確保することを目指している。

施策の中で、船の索具の取り扱いなどにかかる漁業者に対する適切な指示と訓練の必要性を述べている。事故の報告と調査は行うべきとされている。漁船には医療器具を装備しなければならない、乗組員のうち少なくとも一名は救急医療の訓練を受けていなければならない。重大な傷害または疾病の場合には、漁業者は直ちに陸上に運ばれ治療を受ける権利がある。

大型船舶と、3日以上海上操業する船舶には追加的な施策がある。

また、条約は自らの安全を確保するために漁業者が重要な役割を果たすことを認めている。リスク軽減のために、漁業者はリスクの重大さと頻度を認識する役割を持つ。関連する規定は次のとおり。

 **漁業に関連する危険性の評価は、適当な場合には、漁業者またはその代表の参加を得て実施される。**
(第23条)

漁業労働勧告は、漁業分野における安全衛生に関する追加的基準を規定している。この基準が網羅しているのは、リスク評価、職業上の安全衛生及び健康に関する管理制度並びに批准国が定めた安全及び衛生に関する技術上の基準である。さらに、基準はILOのその他の出版物、ILOが国連食糧機関（FAO）、国際海事機関（IMO）、世界保健機関（WHO）と共同で発行した出版物とも関連を持つ内容となっている。

漁業労働条約の詳細



社会保障

批准国は、漁業者に対し、業務上の疾病、負傷又は死亡に対し保護を与える措置を講ずることが求められる。漁業者は適切な医療ケアと補償を受けられるべきである。保護は、漁船所有者の責任又は強制保険若しくは労働者災害補償又は他のシステムを通じて確立されるべきである。規定を実施できるだけの機構や基盤整備が不十分な諸国に対しては、柔軟な措置が盛り込まれている。

国内規定がない場合、船上で働く漁業者の健康と医療ケアに対する責任は漁船所有者が負うものとする。



作業の特殊性から、多くの国の漁業者は時として他の労働者が入手できる社会保障保護を受けられない状況にある。そのような保護の欠如は、漁業者とその家族の貧困を助長する恐れがある。社会保障保護の恩恵を受けない漁業者は、漁業資源の減少に直面しながらも、漁業を継続しなければならないと感じるだろう。

漁業分野のグローバル化によって、自国以外の旗国の船上で就業することにより一層の困難が伴うことになる。これらの漁業者は、しばしば自国や旗国の社会保障制度に寄与できず、恩恵も受けられない。この点について、漁業労働条約は各国政府が以下の点を確認するよう求めている。

 **領域内に通常居住する漁業者及びその被扶養者が、国内法の定める限度において、他の労働者に適用される条件よりも不利でない条件で社会保障による保護の利益を享受する権利を有する・・・（第34条）**

さらに、各国は二国間および他国間合意を通じて、国籍や居住地に拘わらず、漁業者が包括的な社会保障保護を受けられる状況に向かって協働すべきである。

批准と実施

ILO憲章により、加盟国は、立法または他の措置のために、この件に関する権限を有する機関に対して条約を提出し、採られた措置についてILO事務局長に通知することとなっている。批准自体は任意である。

漁業労働条約は、最大限多くの諸国が批准できるよう意図的に柔軟性を残している。条約の適用は国内法令や規定、または（労使協約などの）他の施策を通じて実施される。

条約には、大型船舶や長期間海上で作業する船舶のみに適用される条項がある。小型船舶や短期間操業の漁船に対しては、緩和規制が適用される。

各国は、最初に漁船の種類や（例えば、湖、河川、運河など内陸水域における漁業）船舶を除外することを選択することができる。

漁業労働条約は、加盟国の中には条約の要求する全てを効果的に実施するには機関や基盤が不十分であるという理由で、条約の実施に困難を有しているところがあるという事実を考慮している。第4条では、加盟各国に対し漁業労働条約の一部規定の漸進的な実施を許可する措置を講じている。

その他のILO条約同様、漁業労働条約を批准する加盟国は、特に漁業に影響を与える施策がILO条約に適合するかを確認するために、国内法令、規則その他特に漁業に影響を及ぼす措置の見直しが必要となるだろう。

漁業労働条約は、条約の遵守を確かなものとするための適切なメカニズムが構築されることを要請する。これらは、監督、必要事項の報告、モニタリング調査、不服申し立て処理手続き、罰則及び矯正措置という形式をとる。

ILO、特に国際労働基準局と世界中のILO事務所に所属する国際労働基準専門官は、本条約と勧告を実施するための法令の起草を支援することができる。



協議を通じての実施

漁 業労働条約は単に政府の役人や法律関係者だけが関心を持てばよいというものではない。

ILO加盟国は、今回の漁業労働条約及びこれに付随する勧告や規定の実施方法などを討議する海事労働条約セミナーやワークショップの開催を検討する。これらの社会対話は、必ずしも正式な批准の進行を待つことなく、直ちに開催することができる。

条約の条文で一貫しているのは、本条約によって最も直接影響を受ける人々がその実施について討議する機会を確保できるように、政府が協議に尽力することの重要性を強調していることである。条約ではこの協議プロセスを、労使団体、特に漁船の所有者団体とこれらの組織を存在たらしめている漁業者自身が関与し合うことだ、と定義している。

本条約は、各国政府が協議と実施プロセスの調整役となる管轄機関を任命することも要請している。国及び地方の段階における漁業部門に関係のある機関の間の調整のための仕組みを確立することが求められる。その中には、労働、漁業、海員の安全を担当する責任ある機関が含まれる。



漁業労働条約に 実効性を 持たせるには



漁 業労働条約を批准する国々は、旗国の漁船が条約の規定を順守しているかについて確認作業を行う。「認可機関」がこの任務を支援してゆくであろうが、適切な検査制度が必要となるだろう。また、例えば漁業者自身からの労働条件に関する不服申し立てをフォローアップする処理手続きを確立することも必要となろう。

また本条約は、条約批准国が自国の港に寄港した外国漁船（条約未批准国の船舶に対しても）を検査し、漁業者の安全と健康にとって有害と判断される状況下では、その船舶を抑留対象にできることも規定している。（寄港国による監督：ポート・ステート・コントロール）

漁業労働条約によって、漁船所有者も恩恵に浴する。大型漁船は、本条約の規定に沿った検査を受けたことを証明する文書を携行することになっている。この文書の保持は、船舶が外国港に寄港した際、寄港手続きをより簡素化することだろう。つまり、条約を批准した国を旗国とする船舶の所有者にとってもメリットになるのである。

詳細情報を得るには



この冊子は、経済活動の多様な分野（漁業、鉱業、農業、建設業など）の仕事における全ての局面に焦点をあてるILOの部門別活動局が作成したものである。

詳細情報は以下のILOのウェブページでも入手可能である。

<http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/sectors/mariti/fishing-iloact.htm>

または、より簡単に www.ilo.org/sector（次に左コラムの [shipping; ports; fisheries; inland waterways](#) をクリック）からアクセスできる。

漁業担当のILO本部の特別スタッフに関する詳細情報はここで入手できる。これらの担当官は問題に対し直接支援することができ、また、条約と勧告に記載された個別問題を扱う専門家と連絡を取ることができる。

条約と勧告の本文は: www.ilo.org/normes でも閲覧できる。

ILOは世界全地域に地域事務所があり、実務を支援する専門スタッフが駐在している。地域事務所リストは以下のサイトで入手できる。

http://www.ilo.org/global/Departments_Offices/lang-en/index.htm





Sectoral Activities Branch
Social Dialogue, Labour Law, Labour Administration and Sectoral Activities Department
International Labour Office
4, route des Morillons – CH-1211 Geneva 22
Switzerland
Telephone: +41 22 799 7501
Fax: +41 22 799 7050
E-mail: sector@ilo.org
www.ilo.org

978-92-2-823055-0

12/2009

Photos © ILO - Ministry of Maritime Affairs and Fisheries, Republic of Korea, René Lubberink - Klaas Lingbeekvan Kranen - Joe Gaugh
Design www.paprika-annecy.com