



P&I 特別回報

第 16-013 号
2016 年 10 月 12 日

日本船主責任相互保険組合

外航組合員各位

改正 2006 年の海上の労働に関する条約(MLC)の発効について 金銭上の保証要求

題記の件に関し、2016 年 6 月 24 日付特別回報[第 16-009 号](#)をご参照下さい。

上記回報では、改正 MLC が 2017 年 1 月 18 日に発効することをご案内致しました。同日以降、改正 MLC 対象船は、下記に関する責任について保険者あるいは他の金銭上の保証の提供者が発行した保険あるいは他の金銭上の保証が手配されていることを示す証書の本船内保持が要求されます。

- 改正 MLC 第 2.5 規則、第 A2.5.2 基準及び第 B2.5 指針に従って、船員の未払賃金、送還費用及び付帯費用
- 改正 MLC 第 4.2 規則、第 A4.2 基準及び第 B4.2 指針に従って、船員の死亡あるいは長期の後遺障害に対する補償

国際 P&I グループ(IG)加盟全クラブの理事会は、クラブが必要な証書を提供すると決定しました。本回報の目的は、組合員が金銭上の保証要求を満たせるようクラブが講じている方策につき組合員に最新情報を提供することです。本回報では最重要事項をお知らせし、詳細は添付 1 の「よくある質問(FAQs)」でご案内致します。

MLC 証書¹を必要とする船舶

次の船舶には MLC 証書が必要です。

- 改正 MLC 締約国籍船舶、あるいは
- 改正 MLC 締約国に寄港する船舶

改正 MLC 締約国の詳細は国際労働機関(ILO)が提供する [MLC データベース](#) で参照可能です。改正 MLC 非締約国籍船で改正 MLC 締約国に寄港しない場合は、MLC 証書は不要です。改正 MLC 適用対象船舶の区分についての詳細情報は、「よくある質問(FAQs)」(添付 1)をご参照下さい。

手続き

IG 加盟全クラブはまもなく証書取得手続きについて組合員にご案内する予定です。証書は添付 2 及び 3 に記載の文言に基づいて PDF フォーマットでクラブから組合員に送付されます。組合員は同証書を印刷し、2017 年 1 月 18 日までに船員が閲覧可能な船舶上の目立つ場所に確実に掲示しなければなりません。

証書が発行されると、クラブのウェブサイト上の船舶検索サイトに記録されます。

¹ ここでいう MLC 証書とは、船籍国が発行する MLC 上の証書ではなく、改正 MLC 上で必要となる金銭上の保証が手配されていることを証明する証書を指します。

証書はクラブが発行するため、船籍国に証書の発行を申請する必要はありません。しかし、船籍国の中には記録用として証書のコピーを提出するよう同国船籍の船主に要求する国があるかもしれません。

現在加入しているクラブと契約更改しようとしている組合員は 2018 年 2 月 20 日まで有効な証書を取得することができるでしょう。

保険

証書の下で生じる責任のうち、現状の P&I 保険の船員に対する通常カバーの範囲内になるものもあります。たとえば、クラブの保険契約規定は、通常、死亡あるいは長期後遺障害に対する補償をカバーしています。同様に海難に伴う送還費用及び賃金は通常カバーの一部になっています。しかし、その他の責任、特に改正 MLC 第 2.5.2 基準に述べられた遺棄規定から生じる送還費用及び賃金は、通常カバーの範囲外になります。

本回報の添付 4 に MLC 特別条項(以下、特別条項)のサンプル文言を示しています。確定した文言(英文版及び和文版)はまもなくご案内する予定です。クラブは特別条項にしたがって証書を提供することが可能です。特別条項は、証書に述べられた MLC 規則及び基準の範囲内となる船員が提起するクレームをクラブが支払う旨を規定しています。また、特別条項は、もしそのような支払が P&I 保険の通常カバーの範囲外である場合は、組合員はクラブに弁済する義務がある旨を規定しています。

再保険

P&I 保険の通常カバーの範囲外となるクレームは、IG プール及び現在 IG で手配されている再保険の対象外となります。IG は MLC 特別条項の下で発生し P&I 保険の船員に対する通常カバーの範囲外となる責任について、別途、再保険を手配中です。再保険手配は進行中で、再保険のてん補限度額は、すべての組合員にとって十分なものとなる予定です。但し、船員数が非常に多いフリートは例外となる可能性があります。

全般

改正 MLC の金銭上の保証要求は、船主、保険者、船籍国及び寄港国に多くの課題を生じさせています。IMO 条約下での強制保険システムと類似している点もありますが、相違点がかかりあります。たとえば、改正 MLC は証書の文言につき規定を定めていません。さらに、個々の締約国は、船籍国及び寄港国の双方の観点から、どのように改正 MLC を施行していくのかに関して裁量があります。本回報発行時点で 79 ヶ国が本条約を批准しています。IG は 18 ヶ国で構成される非公式な連絡会の設立に助力し、同連絡会に相談したり、IG 提案の方策についてコメントを得たりしました。その目的は、改正 MLC の要求を満たし改正 MLC が適用されるすべての国に受け容れられる保証システムを提供するためです。新たな最新情報を入手致しましたら、お知らせ致します。

国際 P&I グループのすべてのクラブが同様の内容の回報を発行しています。

以上

- 添付1 : よくある質問(FAQs)
- 添付2、3 : 改正MLC証書(サンプル)
- 添付4 : MLC特別条項サンプル文言

**改正 2006 年の海上の労働に関する条約(MLC)
金銭上の保証要求**

－よくある質問 (FAQs)－

重要注記： 改正 2006 年の海上の労働に関する条約（以下、MLC）の発効に関し様々な質問が想定されますが、以下の「よくある質問 (FAQs)」は 2017 年 1 月 18 日の改正 MLC 発効までの準備期間中の組合員とクラブのガイドとなることを意図して作成されています。不明点がないよう鋭意努力していますが、金銭上の保証要求という点に関し、未だ不明点が存在します。また、締約国での条約施行に関し、運用が異なることもあるかもしれません。今後、適宜、更新していく予定です。この「よくある質問 (FAQs)」は法律上の最終的なアドバイスではないことをご理解いただき、組合員は船籍国にも相談することをお勧めします。

証書

1. どのような証書が必要となりますか。

2017 年 1 月 18 日より、改正 MLC 適用となるすべての船舶は、次のことをカバーする 2 通の金銭上の保証が手配されていることを証明する証書を保持し、船舶内に掲示しなければなりません。

- (a) 送還費用に対する船主の責任。具体的には、遺棄船員に対する食料、宿泊、医療費及び 4 ヶ月を上限とする契約上の未払賃金とその他手当（第 2.5 規則、第 A2.5.2 基準の第 9 段落に基づく）。
- (b) 職務上の負傷、疾病や危険に起因する死亡や長期後遺障害に対する、雇用契約や労働協約上の補償（第 4.2 規則、第 A4.2 基準の第 1 (b) の段落に基づく）。

2. 証書が必要となる船舶とは？

- ・ 改正 MLC 締約国籍船舶
- ・ 改正 MLC 締約国に寄港する船舶

改正 MLC 締約国の詳細は国際労働機関(ILO)の [MLC データベース](#) で参照可能です。
改正 MLC 非締約国籍船で改正 MLC 締約国に寄港しない場合、MLC 証書は不要です。

3. すべての締約国が金銭上の保証の手配義務を課すことになるのでしょうか。

改正は改正 MLC を批准するすべての締約国に適用されます。しかし、いくつかの国では改正を施行するための手続が遅れているため、改正が適用とならない場合があります。
しかし、組合員は、船籍国や寄港国から MLC 証書は不要だという確認が得られない限り、証書を所持しておくべきでしょう。

4. 改正 MLC はどのような種類の船舶を対象としていますか。

改正 MLC 上の船舶の定義は広範です。「船舶とは、船舶のうち、内陸水域又は外洋の影響から保護されている水域若しくは港湾規則の適用水域若しくはこれらの水域に近接する水域のみを航行する船舶以外のものをいいます。」¹

¹ 改正 MLC 第 2 条 1(i)

改正 MLC は、「通常、商業活動に従事するすべての船舶であって、漁労又はこれに類する業務に従事する船舶及びダウ、ジャンクその他の伝統的構造の船舶以外のもの」について適用します²。

締約国は、国際航海に従事しない 200 総トン未満の船舶を含め、ある種の船舶について改正 MLC 適用の除外とすることができます。締約国はそのような決定をしていることを ILO に通知し、当該国内の決定事項を ILO のデータベースに載せなければなりません³。

5. 最初に発行される証書の有効期間は 2017 年 2 月 20 日までですか、それとも 2018 年 2 月 20 日までですか。

クラブは 2018 年 2 月 20 日まで有効な MLC 証書を発行することができます。ただし、2017 年 2 月 20 日でクラブ変更を考えている組合員、特に、国際 P&I グループ以外のクラブに移動を考えている組合員は、2017 年 2 月 20 日まで有効な証書の発行申込しかできません。

2018 年 2 月 20 日まで有効な証書を発行しようとするクラブは、2017 保険年度更改に際して組合員より、現在加入しているクラブと契約を更改する、若しくは他の国際 P&I グループ加盟クラブと契約を締結する旨の書面を取り付けます。

6. 証書の形式はどのようなものになりますか。

改正 MLC は証書記載項目について規定していますが、定型書式については規定していません。証書の文言は国際 P&I グループにて作成され、締約国の一部にコメントを求めました。そして、同文言は現在 IMO の条約下でクラブが発行しているブルーカードを模したものになっています。

7. 証書は誰に対して発行されますか。

証書は PDF 形式にて組合員に対して発行されます。また、クラブのウェブサイトの加入船検索サイトで証書が発行されているのかをチェックできるようにします。組合員は証書を印刷し、船舶上の船員が容易に閲覧できる場所に掲示しなければなりません⁴。

証書は、IMO 条約下におけるブルーカードや証書の発行手続とは異なり、船籍国が発行するものではありません。しかし、条約を批准している船籍国の中には彼らの記録として、船主に対し証書のコピー提出を求めることがあるかもしれません。

8. 締約国は、国際 P&I グループ加盟クラブが発行する証書を信用調査なしに認容しますか。

締約国は、IMO 条約下で発行されているブルーカード発行体として認容可能な保険会社や保証会社に関するガイドラインに従うものと思われます⁵。国際 P&I グループ加盟クラブが発行する MLC 証書は、追加の信用調査なくそのまま締約国に認容されるでしょう。

² 第 2 条 1.4

³ 第 2 条 5、6 及び 7

⁴ 第 A2.5.2.6 基準及び第 A4.2.11 基準

⁵ 保険会社、金銭上の保証の提供者及び国際 P&I グループ加盟クラブ認容についてのガイドラインとともに 2014 年 7 月 2 日付 [IMO Circular Letter 3464](#) をご参照。

9. 改正 MLC 非締約国籍船が改正 MLC 締約国に寄港する場合には証書は必要ですか。

改正 MLC 締約国は、非締約国籍船を締約国籍船より有利に扱ってはいけないことになっています⁶。また締約国は寄港国検査において、改正 MLC の要求を満たしていることを検査する義務を負っています⁷。よって、国際 P&I グループ加盟クラブは、締約国に寄港することに備え、締約国籍船のみならず非締約国籍船に対しても証書を発行することにしています。

10. クラブは保険契約規定上の免責規定を適用しますか。

ある種の免責規定は適用となります。当該免責規定については MLC 特別条項のサンプルをご参照ください。戦争危険や原子力危険、生物化学兵器使用リスクやサイバーリスク、制裁リスクに関し免責規定があります。

保険

11. 当該リスクは現状の保険契約規定でカバーされますか。

職務上の負傷に起因する後遺障害に対する責任は、保険契約規定の船員に対する現状の通常カバーの範囲内です。送還費用と未払賃金については、海難の場合には現状でも通常カバーとなることがあります。しかし、船主破綻により遺棄された場合の船員の送還費用と未払賃金については現状の P&I 保険の保険契約規定の下では通常カバー範囲ではありません。

12. 上記のように現状の保険契約規定では通常カバーの範囲外というのであれば、改正 MLC 第 2.5.2 基準で要求される未払賃金や送還費用はどのようにカバーされますか。

MLC 特別条項で、クラブが証書に基づき船員に対してクレームを直接支払うことを規定しています。ただし、通常カバーではないクレームをクラブが支払った場合には、組合員に対して弁済を求める規定が設けられています。この規定の趣旨は、船員を遺棄した船主の経済損失のリスクをクラブが過度に負担しないことを目的としています。

13. 国際 P&I グループ加盟クラブは、通常カバー範囲外の当該責任をプール対象とし、プール協定の対象としていますか。

いいえ。各クラブの理事会は当該責任をプール対象としないと決議しました。したがって、当該責任はプールの対象とならず、現在の IG 再保険プログラムの対象とはなっていません。

14. 国際 P&I グループ加盟クラブは再保険を手配しリスクに備えていますか。

はい。国際 P&I グループの再保険ブローカーを通じて一括で再保険を手配中です。1 フリート当たり US\$10M を超過する US\$150M までの再保険カバーが確約されており、US\$190M までカバーを増額する予定です。ほとんどの組合員にとって 1 フリート当たり US\$200M までのカバーがあれば十分と考えられます。ただし、非常に多数の船員を抱えるフリートに対しては再保険カバーが十分ではない可能性があります。

⁶ 第 5 条 7

⁷ 第 5.2.1 規則

15. なぜ再保険のてん補限度額はフリート単位なのでしょう。

遺棄は船主破綻によって引き起こされ、1隻だけに影響するのではなく、フリート単位での影響が出ると考えられるからです。破綻したフリートが複数クラブに跨っていても再保険はフリート単位でてん補限度額が設定されています。

16. 再保険が発動するのはいくらからですか。

再保険は1フリート当り US\$10M を超過するクレームが発生した場合に発動します。もしある1フリートが、ある1つのクラブだけに加入しているのであれば、当該クラブが US\$10M までを支払います。ある1フリートが複数のクラブに跨っている場合には、それぞれのクラブは、支払金額の割合に応じ、US\$10M に対する割合を負担することになります。したがって、1フリートで US\$10M を超過するようなクレームが発生した場合には、各クラブは協調することが求められています。

17. 船員リスクをクラブに付保していない場合、証書を発行してもらえますか。

船主に船員リスクに関する P&I 保険カバーを提供している保険者が船主に対し証書を発行すべきです。しかし、そうした保険者が証書を発行しようとしなない、もしくはできないのであれば、組合員はクラブに対し証書発行を要請することができます。このような要請を受けた場合、他保険がカバーしている責任に対しクラブが責任を負うことになるということを発行に際し認識すべきです。

18. MLC 証書に基づく船員への支払に際し免責金額の適用はありますか。

いいえ。証書に基づく船員への支払いには免責金額の適用はありません。しかし、クラブが船主に提供する保険カバーに対しては免責金額の適用があります。よって、クラブは船員に対し支払った免責金額相当額を組合員に求償します。

船員管理会社

19. 船主の船員管理会社が賃金を支払わなかった場合どうなりますか。

船主の中には船員の管理を船員管理会社に外部委託しているところもあるでしょう。こうした船員管理会社が破綻し、船員に賃金を支払わなかった場合、船主が賃金支払の責任を負います。もしクラブが船員からの請求に基づき支払った場合には、クラブは組合員に対して弁済を求めます。船主もまた破綻していれば、損失はクラブが負担することになります。

国営の社会保障制度

20. 国営の社会保障制度等により船員のリスクが一部カバーされている場合、クラブによる MLC カバーは提供されますか。

はい。改正 MLC は金銭上の保証が、国営の社会保障制度等により提供されることを認容し

ています⁸。クラブが提供する金銭上の保証は、社会保障制度等では賄われない部分につき対応します。

賃金

21. 賃金に対する責任とは何でしょうか。

改正 MLC 第 2.5.2 規則は、4 ヶ月を上限とする賃金とその他給付金に対する責任に関し保証を要求しています。第 2.5.2.2 (c) 基準に規定されているように、少なくとも 2 ヶ月以上契約上の賃金が支払われない場合を含め、船主が船員との相互連絡を断絶した場合には、クレームとして認められます。

22. 「賃金」の定義はありますか？

「船主が船員に対し、雇用契約、労働協約や旗国の国内法に基づき支払い義務を負う未払賃金やその他給付金」に対し保証が必要となります。ただし、保証が必要な未払賃金やその他給付金は、それらの 4 ヶ月分を上限とします。

改正 MLC は「基本給」と「統合賃金」を第 B.2.2 指針で定義していますが、どちらの用語も金銭上の保証という文脈で使用されている用語ではありません。「給付金」という言葉は、法的に正当な労働債権として、船員が支払要求することにつき強制執行可能な債権を意味します。金銭上の保証は、賃金と法的に認められる残業代の支払に対応します。

船員

23. MLC 証書をもとにクレーム提起しようと考えている船員は、船舶上の労働に従事していなければならないのでしょうか？

未払賃金については改正 MLC 第 2.5 規則に規定があります。そして、改正 MLC 第 A2.5.2 基準で遺棄の場合の金銭上の保証について規定しています。金銭上の保証に基づく賃金に関するクレームを提起できるのは、船舶上の労働に従事している船員です。

改正 MLC 第 4.2 規則は雇用契約期間中の職務上の負傷に適用されます。そして、船員が送還される日まで適用されます。金銭上の保証は、船員が船舶上で勤務中、送還中に生じた死亡や長期後遺障害に対応します。

24. 金銭上の保証では、どのような船員がクレームできるのでしょうか。

改正 MLC の定義はとてもシンプルです。「この条約が適用となる船舶上で雇用され、労働に従事するあらゆる人」となっています。一般的に、改正 MLC は船舶上を主たる労働の場としている人の権利保護を意図しています。よって、通常、客船上のホテルスタッフやカデットも含まれます。疑義がある場合に、締約国は改正 MLC が目的としている船員としてどの種の人を含めるのか決定することができます。締約国はそうした決定をした場合、当該国の決定事項と

⁸ 第 A2.5.2.3 基準及び第 A4.2.2.2 基準

して ILO に通知し、同決定事項を [ILO のデータベース](#) に載せる必要があります⁹。

保証の終了

25. MLC 証書の責任を終了させることができますか？

はい。船籍国当局に 30 日より前に解除通知を出すことで改正 MLC は証書の責任を終了させることができる旨、規定しています¹⁰。

証書記載事項

26. 証書記載事項にはどのようなものがありますか。

金銭上の保証を提供する保険会社や保証会社の名称、住所、ウェブサイト
⇒ クラブの本部の詳細な情報が記載されます。

船員が保護を求めてきた場合に対応する詳細な連絡先
⇒ クラブは船員が連絡をとれる電話番号とメールアドレスを記載します。

船主名
⇒ クラブは、登録船主名を記載します。

金銭上の保証の有効期間
⇒ 証書の有効期間の開始は 2017 年 1 月 18 日からで、2017 年 2 月 20 日グリニッジ標準時の正午、または 2018 年 2 月 20 日グリニッジ標準時の正午までです。

27. クラブのウェブサイトに提供される情報はどのようなものですか。

ある船舶に対して MLC 証書が発行された場合には、その旨をクラブの船舶検索サイトに載せることとします。各クラブのウェブサイトは、国際 P&I グループのウェブサイトの [こちら](#) にリストされています。

証書は発行され次第速やかにその旨がウェブサイトに掲載され、解除通知が発行され次第速やかにウェブサイトから証書発行の事実が取り消されます。

以上

⁹ 第 2 条 3 及び 7

¹⁰ 第 A2.5.211 基準及び第 A4.2.12 基準

MARITIME LABOUR CONVENTION 2006 AS AMENDED (MLC)

FINANCIAL SECURITY REQUIREMENTS

International Group FAQs for Members

IMPORTANT NOTE: The entry into force of the amendments to MLC raises a number of complex and novel questions. These FAQs are intended to provide guidance to assist Members and Clubs in the run up to entry into force of the amendments on 18 January 2017. While efforts have been made to provide clarity, uncertainty remains on some aspects of the financial security requirements. There may also be differences in the way some states implement and enforce the amendments. Further updates will be given as and when necessary. These FAQs should not be regarded as providing definitive legal advice and Members should also consult their flag state authorities.

CERTIFICATION

1. What Certification is required?

From 18 January 2017, all ships which are subject to MLC will be required to carry and display on board two Certificates confirming that financial security is in place for

(a) shipowners' liabilities for repatriation of crew, essential needs such as food, accommodation and medical care and up to four months' outstanding contractual wages and entitlements in the event of abandonment (Regulation 2.5, Standard A2.5.2 Paragraph 9), and

(b) contractual payments for death or long-term disability due to an occupational injury, illness or hazard set out in the employment agreement or collective agreement (Regulation 4.2, Standard A4.2 paragraph 1(b)).

2. Which ships need Certificates?

Ships will require MLC Certificates if they are

- registered in a state where MLC is in force, or
- calling at a port in a jurisdiction where MLC is in force

Details of States which are party to MLC can be found in the [MLC Database](#) maintained by the International Labour Organisation (ILO).

MLC Certificates are not required by ships registered in States which are not party to MLC and which will not call at States which are party to MLC.

3. Will all states apply the financial security requirements?

The Amendments will apply in all States which are party to MLC. However, it is understood (although not confirmed) that some of these States will not be ready to implement the Amendments.

Members should proceed on the basis that the financial security requirements apply unless they have clear confirmation from their Flag State and the authorities of any MLC Port State that financial security Certificates are not required.

4. Which categories of ship does MLC apply to?

The MLC definition of a ship is very wide: “a ship other than one which navigates exclusively in inland waters or waters within, or closely adjacent to, sheltered waters or areas where port regulations apply”¹.

MLC applies to ships “ordinarily engaged in commercial activities, other than ships engaged in fishing or in similar pursuits and ships of traditional build such as dhows and junks”².

MLC States Parties are able to determine that MLC does not apply to certain categories of ship, including ships of less than 200gt not engaged in international voyages. States Parties are obliged to notify the ILO of such determinations which are recorded in the ILO database against the individual state as “National determinations”³.

5. Will the first Certificates be valid until 20 February 2017 or 2018?

Clubs may be able to issue MLC Certificates which are valid until 20 February 2018. However, Members who intend to change Clubs at the 20 February 2017 renewal should only obtain Certificates which are valid up to 20 February 2017, particularly if they intend to move to an insurer outside of the International Group.

Clubs supplying Certificates which are valid to 20 February 2018 will require an undertaking from their Members to renew with them or another IG Club at the February 2017 renewal.

6. What form do the Certificates take?

MLC sets out relevant information which must be provided on the Certificates but does not provide a prescribed form. The wording of the Certificates has been developed by the International Group (IG) and shared with an informal Correspondence Group (CG) of States which has had the opportunity to comment. The wording is similar to the “blue cards” issued by Clubs under International Maritime Organisation (IMO) Conventions.

¹ MLC Article II.1(i)

² Article II.1.4

³ Article II.5, 6 & 7.

7. Who are the Certificates issued to?

They are sent to Members in PDF format and will be capable of verification on the ship search facility of Club websites. Members are responsible for printing the Certificates and ensuring that they are displayed in a conspicuous place on board where they will be available to the seafarers⁴. Certificates are not issued by Flag States (in contrast to the blue card and certification procedure under IMO Conventions). However, some Flag States may require owners on their register to supply the competent authority with copies of certificates for their records.

8. Will States accept Certificates issued by an IG Club without carrying out financial controls?

It is anticipated that States will follow the practice for blue cards issued under IMO Conventions and recorded in the IMO Guidelines⁵. MLC Certificates issued by IG Clubs will then be accepted without the need for additional financial checks.

9. Will ships which are flagged in a State which is not party to MLC need Certificates if calling at ports where MLC is in force?

States Party to MLC are required to implement it in a way which ensures that ships flying the flag of a State which has not ratified MLC do not receive more favourable treatment⁶. States are also obliged to have effective port state control to ensure that ships entering its ports meet the requirements of the Convention⁷. The IG Clubs have concluded that the best way of ensuring compliance is to provide the same form of financial security to ships registered in MLC States and to ships registered in non-MLC States, providing they call at ports in MLC States.

10. Can the Club rely on any insurance exclusions?

It has been accepted that certain limited exclusions can be relied upon. These are referred to in the MLC Extension Clause and relate to war, nuclear, bio-chem and cyber risks and sanctions.

INSURANCE

11. Is the risk covered by the Rules?

Liability for disability due to occupational injury will normally fall within the scope of standard crew cover under the Rules. Repatriation and unpaid wages will be covered under the Rules in some

⁴ Standards A2.5.2.6 & A4.2.11

⁵ See [IMO Circular Letter 3464 2 July 2014](#) with Guidelines for accepting insurance companies, financial security providers and IG P & I Clubs.

⁶ Art V.7

⁷ Regulation 5.2.1

cases, including when due to a shipwreck. However, repatriation and overdue wages fall outside the scope of P&I cover when arising from abandonment due to a shipowner's financial default.

12. How are wages and repatriation costs under Standard 2.5.2 covered, if outside the scope of Club cover provided under the rules?

The MLC Extension Clause provides that Clubs will discharge and pay claims made by seafarers pursuant to the Certificates. The Clause imposes an obligation on Members to reimburse their Club if the claims which the Club has paid to seafarers fall outside the scope of cover provided by the rules. This is on the basis that Clubs will want to take measures to minimise the risk of bearing the financial consequence of shipowners abandoning their crew.

13. Will Clubs pool liabilities outside the scope of standard Club cover and the Pooling Agreement?

No. The boards of IG Clubs have decided against pooling these risks. They are therefore not poolable and not covered by the IG reinsurance programme.

14. Have Clubs protected their position through reinsurance?

Yes. Reinsurance is being arranged through the IG's brokers. Binding commitments have been given by reinsurers for USD 150m and the IG expect to achieve USD 190m per fleet in excess of USD 10 million per fleet. The combined total of USD 200 million per fleet will be sufficient for all Members, with the possible exception of a small number of fleets with exceptionally high crew numbers.

15. Why is the cover limit "per fleet"?

It is likely that abandonment will be caused by insolvency and will affect a fleet rather than just a single ship in a fleet. Reinsurers require the cover limit to apply on a per fleet basis regardless of how the fleet is split between Clubs.

16. What is the excess under the reinsurance?

The excess is USD 10 million per fleet. If a fleet is entered with a single Club, that Club will bear the first USD 10 million. If a fleet is split between clubs, then each Club will bear a proportion of USD 10 million calculated on a pro rata basis. Clubs will need to cooperate if an event gives rise to claims which may exceed USD 10 million on a fleet basis.

17. Can Certificates be provided when the P&I policy excludes crew risks?

The starting point should be that the insurers who provide owners with P&I cover for crew risks should also provide owners with MLC Certificates. If those insurers are unwilling or unable to provide MLC Certificates, Members may approach their Club to provide them. In assessing such

request, the Club will need to take account of the fact that if it issues Certificates it is accepting responsibility for liabilities which are covered by another insurer.

18. Are payments made to crew under MLC Certificates subject to deductibles?

No. Payments made to seafarers under certificates are not subject to deductibles. However, the cover provided by the Club to the owner remains subject to any deductibles, so after payment is made to seafarers the amount of any deductible is recoverable from the insured owner.

CREW MANAGERS

19. What is the position for a shipowner whose crew managers fail to pay wages?

Some shipowners outsource crew management to a crew manager. If a crew manager becomes insolvent and does not pay the seafarers' wages, the shipowner remains responsible for paying the crew. If the Club is required to meet claims by seafarers it will be entitled to seek reimbursement from the Member. If the shipowner is also insolvent the loss will remain with the Club.

STATE SCHEMES

20. Can MLC cover be provided by a Club when crew risks are partly covered by a State scheme?

Yes. MLC acknowledges that financial security can be provided in the form of social security or a national fund or similar arrangement⁸. The Club financial security will respond to the extent that liabilities arise under the Certificates which are not included in the State scheme.

WAGES

21. What is the liability for wages?

The security required under Regulation 2.5.2 is for up to four months' owed contractual wages and entitlements. A claim may arise where the shipowner "has unilaterally severed their ties with the seafarer including failure to pay contractual wages for a period of at least two months", as described in Standard 2.5.2.2(c).

22. What is meant by "wages"

Security is required for "outstanding wages and other entitlements due from the shipowner to the seafarer under their employment agreement, the relevant collective bargaining agreement or the

⁸ Standards A2.5.2.3 & A4.2.2.2

national law of the Flag State, limited to four months of any such outstanding wages and four months of any such outstanding entitlements.”

MLC contains definitions of “basic pay or wages” and “consolidated wage” in Guideline B.2.2 but neither of these terms is used in the context of financial security. The term “entitlement” indicates that the seafarer must have a legally enforceable right to recover the amounts claimed. Financial security would respond for wages and other items such as overtime where these are legally due but not otherwise.

SEAFARERS

23. Do seafarers have to be serving on board to claim under MLC Certificates?

Unpaid wages fall under “Regulation 2.5 - Repatriation” and Standard A.2.5.2 refers to financial security in the case of abandonment. A claim for wages under the financial security is therefore only available to seafarers serving on board.

Regulation 4.2 applies to contractual claims which relate to death or long-term disability of seafarers due to an occupational injury, illness or hazard occurring in the course of employment and until the date on which they are repatriated. The security responds to claims arising out of events occurring while the crew member is serving on board the vessel or being repatriated.

24. What category of seafarers can claim under the security?

The MLC definition is very simple: “any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship to which this Convention applies.” In general terms MLC is intended to provide protection to persons whose principal place of work is on the ship. It will normally include hotel staff on a passenger ship and cadets. In cases of doubt, MLC States Parties can determine whether particular categories of persons are to be regarded as seafarers for MLC purposes. States are obliged to notify the ILO of such determinations which are recorded in the [ILO database](#) against the individual state as “National determinations”⁹.

TERMINATION

25. Can liability under MLC Certificates be terminated?

Yes. MLC permits the termination of the financial security on at least 30 days' notice by the issuer to the competent authority of the Flag State¹⁰.

⁹ Art II.3 & 7.

¹⁰ Standards A2.5.211 & A4.2.12

INFORMATION

26. What information is to be provided in MLC Certificates?

Name, full address and website of the provider of insurance or other financial security

Details will be inserted of Clubs' or Managers' head offices.

Contact details of the persons or entity responsible for handling seafarers' request for relief

Clubs will provide a telephone number and e-mail address which will provide seafarers with immediate access.

Name of the shipowner

The Club will insert the name of the registered owner of the ship.

Period of validity of the financial security

The period stated in the Certificates will commence on 18 January 2017 and end at noon GMT on either 20 February 2017 or 20 February 2018.

27. What information is to be provided on Club Websites?

Clubs will ensure that when MLC Certificates have been issued, they will be referred to on the ship search facilities on Club websites. These websites are listed [here](#) on the International Group website.

Certificates will be listed as soon as they have been issued and withdrawn as soon as notice of termination has been given.

CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL
SECURITY IN RESPECT OF SEAFARER REPATRIATION COSTS AND LIABILITIES AS
REQUIRED UNDER REGULATION 2.5.2, STANDARD A2.5.2 OF THE MARITIME LABOUR
CONVENTION 2006, AS AMENDED

Name of Ship:

Port of Registry:

Call sign:

IMO number of the ship:

Name, full address and website of the provider
of insurance or other financial security:

Contact details of the persons or entity
responsible for handling seafarers' request
for relief:

Name of the shipowner on whose behalf financial security has been provided:

Period of validity of the financial security: _____ to _____

THIS IS TO CERTIFY that there is in force a policy of insurance or other financial security in respect of the above-named ship while in the above ownership which meets the financial security requirements of Regulation 2.5 paragraph 2 of the Maritime Labour Convention 2006 as Amended, where it is in force and applicable.

Provided always that the insurer or provider of financial security may cancel this Certificate in accordance with Standard A2.5.2.11 by giving at least 30 days' written notice to the competent authority of the flag State whereupon the liability of the insurer hereunder shall cease as from the date of expiry of the said period of notice but only as regards events arising thereafter.

The policy of insurance is subject to certain conditions and limitations details of which can be found on the provider's website under "Maritime Labour Convention Extension Clause 2016".

This certificate has been issued for and on behalf of the above-named provider of insurance or other financial security.

Date:

Authorised Signatory

By

[Managers of the above Association]

MARITIME LABOUR CONVENTION EXTENSION CLAUSE 2016

1. Subject only to the other provisions of this MLC Extension (“the Extension”), the Association shall discharge and pay on the Member’s behalf under the 2006 Maritime Labour Convention as amended (MLC 2006) or domestic legislation by a State Party implementing MLC 2006:
 - (a) Liabilities in respect of outstanding wages and repatriation of a seafarer together with costs and expenses incidental thereto in accordance with Regulation 2.5, Standard A2.5 and Guideline B2.5; and
 - (b) Liabilities in respect of compensating a seafarer for death or long-term disability in accordance with Regulation 4.2, Standard A4.2 and Guideline B4.2.
2. The Member shall reimburse the Association in full:
 - (a) any claim paid under paragraph 1(a) save to the extent that such claim is in respect of liabilities, costs or expenses recoverable under Rule [] [*repatriation rule*]; and
 - (b) any claim paid under paragraph 1(b) save to the extent that such claim is in respect of liabilities, costs or expenses recoverable under Rule [] [*crew claim rule*].
3. There shall be no payment under paragraph 1(a) or paragraph 1(b) if and to the extent that the liability, cost or expense is recoverable under any social security scheme or fund, separate insurance or any other similar arrangement.
4. The Association shall not discharge or pay any liabilities, costs or expenses under paragraph 1(a) or paragraph 1(b), irrespective of whether a contributory cause of the same being incurred was any neglect on the part of the Member or the Member’s servants or agents, where such liabilities, costs or expenses were directly or indirectly caused by or contributed to by or arise from:
 - (a) Any chemical, biological, bio-chemical or electromagnetic weapon

- (b) The use or operation, as a means for inflicting harm, of any computer, computer system, computer software programme, computer virus or process or any other electronic system.

5.

- (a) The Extension may be cancelled in respect of War Risks by the Association on 30 days' notice to the Member (such cancellation becoming effective on the expiry of 30 days from midnight of the day on which notice of cancellation is issued).

- (b) Whether or not such notice of cancellation has been given the Extension hereunder shall terminate automatically in respect of the War Risks:

- (i) Upon the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following:

United Kingdom, United States of America, France, the Russian Federation, the People's Republic of China;

- (ii) In respect of any ship, in connection with which cover is granted hereunder, in the event of such ship being requisitioned either for title or use.

- (c) The Extension excludes loss, damage, liability or expense arising from:

- (i) The outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following: the UK, the USA, France, The Russian Federation, the People's Republic of China;

- (ii) Requisition for title or use.

6. The Extension shall be subject to Rules [sanctions] and [RACE].

7. Without prejudice to paragraph 5, cover under the Extension shall cease 30 days after notice of termination in accordance with either Regulation 2.5, Standard A2.5.2.11 or Regulation 4.2, Standard A4.2.12.

8. Any dispute arising out of or in connection with the Extension shall be resolved in accordance with Rule [Adjudication/arbitration].

9. For the purpose of the Extension:

“Member” means any insured party who is liable for the payment of calls, contributions, premium or other sums due under the terms of entry

“Seafarer” shall have the same meaning as in MLC 2006.

“War Risks” means the risks set out in Rule [WAR EXCLUSION].