

# 特別回報

外航組合員各位

## MLC—金銭上の保証要求 よくある質問 (FAQs)

MLC (2006 年の海上の労働に関する条約) の改正により 2017 年 1 月 18 日付で金銭上の保証が要求されています。国際 P&I グループでは、金銭上の保証についてのよくある質問 (FAQs) をとりまとめ、随時、更新をしています。

当組合では、2016 年 10 月 12 日付特別回報第 16-013 号でご案内した後、2018 年 8 月 22 日付特別回報第 [18-008 号](#) で更新版をご案内しました。

今般、2019 年 4 月 1 日付で FAQs が更新されましたので添付のとおりご案内します。

MLC で定義されている「遺棄」における、金銭上の保証に基づく賃金に関するクレームの提起の要件についてより明確にするために質問 22 と 25 の回答部分を更新しました。

以上

添付資料：

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) (2019 年 4 月 1 日版) (当組合試訳)

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) (2019 年 4 月 1 日版) (原文)

**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**

－国際 P&I グループ加盟クラブの組合員向け「よくある質問 (FAQs)」－

**重要注記:** 2017 年 1 月 18 日に発効した 2014 年改正の 2006 年の海上の労働に関する条約 (以下、改正 MLC) については、様々な質問が想定されます。以下の「よくある質問 (FAQs)」は、改正 MLC を遵守するうえで、組合員とクラブのガイドとなるよう作成されました。(更新版でも) 不明点がないよう鋭意努力していますが、金銭上の保証要求の一部に関し、不明確な部分が存在します。また、条約施行に関し、締約国により運用が異なることもあるかもしれません。したがって、この「よくある質問 (FAQs)」は最終的な法律上のアドバイスではないことをご理解いただき、ご不明点があれば組合員は船籍国の関係当局にも相談することをお勧めします。

組合員は金銭上の保証に関する MLC 証書の申請手順と発行される MLC 証書上の記載条件についてクラブのウェブサイト参照しておくのがよいでしょう。ちなみに改正 MLC 第 A2.5.2 基準の 3 には、「金銭上の保証システムは公的保障や保険の形でもよい」と規定されています。この FAQs のなかで「保険」という表現は、ほとんどの場合「金銭上の保証」として読み替えることができます。逆に「金銭上の保証」は「保険」として読み替えることもできます。

## 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、次に掲げる内容につき金銭上の保証が手配されていることを証明する 2 通の証書を保持し、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、遺棄船員に対する必要不可欠な食料、宿泊、医療費および 4 ヶ月を上限とする契約上の未払賃金とその他手当 (改正 MLC 第 2.5 規則、同第 A2.5.2 基準の 9 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 (改正 MLC 第 4.2 規則、同第 A4.2 基準の第 1 (b) 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](#) で確認可能です。

### 3. 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、内陸水域または外洋の影響から保護されている水域もしくは港湾規則の適用水域も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。」<sup>1</sup> したがって、沿岸海域で国内輸送のみに従事する船舶は証書を所持する必要はないかもしれませんが、組合員は念のためこの点につき船籍国

---

<sup>1</sup> 改正 MLC 第 2 条 1(i)

当局に確認されることをお勧めします。

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、漁労またはこれに類する業務に従事する船舶およびダウ、ジャンクその他の伝統的構造の船舶以外のもの」について適用されます<sup>2</sup>。

原則として、適用船舶には海上労働遵守措置認定書 (DMLC) 第一部および第二部が発給され、船籍国が MLC 証書を発行した結果、金銭上の保証が必要となります。一方、船舶が改正 MLC 適用外とみなされる場合、金銭上の保証は必要ではありません。締約国は改正 MLC の規定を選んで適応することはせず、条約全体を適用するか適用しないかのどちらかを選択します。

改正 MLC 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、ある種の特定船舶や浮体構造物について改正 MLC 適用の除外とすることができます<sup>3</sup>。締約国はかかる決定をしていることを ILO に通知し、当該国の決定事項として ILO のデータベースに載せなければなりません<sup>4</sup>。

#### 4. 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<sup>5</sup>。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<sup>6</sup>。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同一フォームによる証書を発行することが、改正 MLC 遵守を確かなものにする最善の方法であると判断しています。

#### 5. 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。

MLC を批准するほぼすべての締約国では 2014 年の改正 MLC が承認され、施行されています。改正を承認した締約国リストは ILO の [こちらの Website](#) より確認できます。

組合員は、MLC 締約国である船籍国から MLC 証書は不要だという明確な確認が得られないかぎり、証書所持義務を免れない前提で証書手配を進めておくことが無難でしょう。MLC 非締約国の船舶が改正 MLC 締約国管轄の港に寄港する場合、船長は改正 MLC 第 2.5.2 規則および第 4.2 規則のもとで要求されるものと同等の金銭上の保証の証拠を提示する必要があるかもしれません。

寄港国や船籍国の当局から船舶に掲示されている改正 MLC の金銭上の保証について不備を指摘された組合員は、検査時にこれらの問題を解決するよう努めるべきです。必要なら組合員は、国際 P&I グループ事務局から対応策を得られる加入クラブへ相談することもできます。

#### 6. MLC 証書の有効期間はいつからいつまでですか。

証書の有効期間は保険期間と同様で、原則として 2 月 20 日グリニッジ標準時の正午から 1 年間です。組合員より、現在加入しているクラブと翌年の契約について更改合意が得られた場合、

---

<sup>2</sup> 第 2 条 1.4

<sup>3</sup> 幾つかの締約国は移動式海洋装置 (mobile offshore units) について適用除外の決定を行っている

<sup>4</sup> 第 2 条 5、6 及び 7

<sup>5</sup> 第 5 条 7

<sup>6</sup> 第 5.2.1 規則

クラブは翌年度用の証書を発行します。現在加入しているクラブと契約更改についての合意前であっても、当該クラブもしくは他の国際 P&I グループ加盟クラブと契約を締結する旨の確認書を取り付けた場合は、クラブは事前に証書を発行することができます。

#### 7. 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。証書の標準文言は国際 P&I グループにて作成され、MLC 締約国に受入れられています。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。

#### 8. 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で証書が発行されているのかをチェックできるようになっています。組合員は証書を印刷し、船舶上の船員が見やすい場所に掲示しなければなりません<sup>7</sup>。

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。

#### 9. 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受け入れますか。

締約国は、IMO 条約下で発行されているブルーカード発行者として受け入れ可能な保険会社や保証会社に関するガイドラインの慣行に従います<sup>8</sup>。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められるでしょう。

## 保険

#### 10. 当該リスクは国際 P&I グループ加盟クラブの保険契約規定で通常カバーされますか。

改正 MLC、第 4.2 規則の職務上の負傷に起因する後遺障害に対する責任は、通常、保険契約規定中船員に対する標準カバーの範囲内です。送還費用と未払賃金については、難破の際を含め標準カバーとなることがあります。しかし、改正 MLC、A2.5.2 基準に規定される船主財政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 (たとえば、船主財政破綻に伴うもの) については、P&I 保険の保険契約規定の下では標準カバー範囲外となります。

#### 11. 改正 ML2.5.2 基準で要求される未払賃金や送還費用が標準クラブカバーの範囲外であるとすると、それらは保険契約規定上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、標準カバーではないクレームをクラブが船員に支払った場合には、組合員は同支払額をクラブに対し払い戻す義務を負う旨の規定が設けられています。この規定は、船員

<sup>7</sup> 第 A2.5.2.6 基準及び第 A4.2.11 基準

<sup>8</sup> 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。

を遺棄した船主の経済損失リスクに対するクラブの負担を最小限に抑える方策を講じるとの前提に基づくものです。

**12. P&I 保険の標準カバー外の（MLC 上の）クレームが船員に支払われた場合、誰がクラブに払い戻す義務を負いますか。**

MLC 証書上のリスクの一部は P&I 保険の標準カバーの範囲外となっています（FAQ10. をご参照）。MLC 特別条項第 2 条で、P&I 保険の標準カバー外のクレームが船員に支払われた場合、組合員がクラブに払い戻す義務を負うことが規定されています（FAQ11. をご参照）。

同特別条項第 9 条で、組合員は組合加入条件に従って保険料その他の支払義務を負うすべての被保険者を指すと定義されています。クラブはこの定義に含まれる全ての被保険者に払い戻しを要求することができます。

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財政破綻あるいはその他の事由により、船員に賃金を支払わなかった場合、船主に賃金支払の責任が残ります。もしクラブが船員からの請求に基づき未払賃金を支払った場合には、クラブは組合員に対して払い戻しを求める権利を有します。「組合員」（前節ご参照）の定義の全該当者が財政破綻している場合は、損失はクラブが負担することになります。

**13. クラブは保険契約規定上の免責規定の適用が認められていますか。**

ある種限定的な免責規定の適用は認められています。当該免責規定については各クラブのウェブサイトに掲載されている保険契約規定の MLC 特別条項をご参照ください。これらは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、制裁リスクに関するものです。

**14. 国際 P&I グループ加盟クラブは、標準カバー範囲外の（MLC 証書に基づく）責任をプール対象としていますか。**

いいえ。各クラブの理事会は MLC 証書に基づく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、IG プール・再保険プログラムの対象とはなっていません。

**15. 国際 P&I グループ加盟クラブは再保険を手配することで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、1 フリート当り 1 千万米ドルを超過する 2 億米ドルまでカバーする再保険が手配されています。ほとんどの組合員にとって 1 フリート当り 2 億 1 千万米ドルのカバーがあれば十分と考えられます。ただし、非常に多くの船員を抱える一部フリートについては再保険カバーが十分ではない可能性があります。

**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 1 千万米ドルを超過するクレームが発生した場合に発動します。もし 1 フリートが、1 つのクラブだけに加入していれば、当該クラブが 1 千万米ドルまでを支払います。1 フリートの契約が複数のクラブに跨っている場合には、各クラブは、それぞれの支払負担金額の割合に応じて 1 千万米ドルを按分負担することになります。したがって、1 フリー

トで1千万米ドルを超過するようなクレームが発生した場合には、各クラブは協力することが求められています。

**17. 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。**

遺棄は船主財政破綻が原因となりうることから、フリート中の1隻にだけでなく、フリート単位で影響が出やすいと考えられるからです。再保険者は財政破綻したフリートがどのように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を適用するよう要求しています。

**18. 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。**

はい。船主の中には船員リスクを（本船加入クラブに）付保していない場合があります。船主が船員管理を外注し、その外注先が船員リスクに対する保険手配を他保険者に別途行っている場合などが該当します。その場合他保険者が証書を発行しようとしないうち、もしくは発行できなければ、組合員は（本船加入）クラブに対し証書発行を要請することができます。このような要請の対応に当たり、当該クラブは証書発行により、他保険者がカバーしている責任を（本船加入）自クラブが負うことになることに留意する必要があります。他保険者の代わりに証書を発行するかどうかは各クラブの裁量になりますが、要請を受け入れる場合、その他保険でカバーされている責任に関し他保険者から補償状を取り付ける必要があります。当該他保険者がIGクラブもしくはIGクラブの子会社であれば、IGクラブ間の覚書に従って当該補償状は他保険者より自動的に発行されることとなっています。当該他保険者がIGクラブでない場合、別途補償状を取り付けなければなりません。他保険者は、IGクラブかどうかにかかわらず要求があれば、当該船員リスクの保険カバーの詳細条件を（証書を発行する）クラブに提供する必要があります。

**19. 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、船員に対する支払が保険カバー範囲内のものであれば（FAQ10 および FAQ11 ご参照）、組合員は標準保険契約規定に従い適用されるべき免責相当分をクラブに払い戻す必要があります。一方、船員に対する支払が保険カバー範囲外のものであれば、組合員は証書に基づき船員に支払われた全額をクラブに払い戻さなければならず、免責金額は問題とはなりません。

## 公的保障制度

**20. 国営の公的保障制度により船員のリスクが一部カバーされている場合、クラブによる金銭上の保証は提供されますか。**

はい。改正 MLC は金銭上の保証が、公的保障制度や類似の制度により提供されることを認容しています<sup>9</sup>。クラブが提供する金銭上の保証は、公的保障制度では賄われない証書上負う責任部分につき対応します。

<sup>9</sup> 第 A2.5.2.3 基準及び第 A4.2.2.2 基準

## 船員

### 21. 改正 MLC でいうところの「遺棄」の構成要件は何でしょうか。

船主により「遺棄」されたとみなされた場合にのみ、クラブは証書に基づき、たとえば、船員に対し送還費用と未払賃金を支払います。

改正 MLC 第 2.5.2 規則第 2 段落によれば、船員は次のような場合、船主に「遺棄」されたとみなされます。

- (a) 船員送還費用を支払わない場合。
- (b) 船員に不可欠な支援を行わず放置した場合。
- (c) 少なくとも 2 ヶ月にわたり契約上の賃金支払義務を果たさないことを含み、船主と船員間の連絡が途絶えた場合。

### 22. 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？

改正 MLC 第 2.5 規則 - 「本国送還」および第 A.2.5.2 基準は、船員遺棄の場合の金銭上の保証を規定しています。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、船員遺棄と考えられる事態が発生した時点で実際に船上の労働に従事している船員です。(FAQ 21 参照)。

しかし、船員は船上で契約義務を履行し続けている間は、金銭上の保証に対する未払賃金のクレームを提起することはできません。船員遺棄が生じていない場合の賃金未払は、MLC 第 2.2 規則の下で扱われるべき問題で、金銭上の保証とは別の問題です。詳しくは FAQ 24 をご覧ください。

改正 MLC 第 4.2 規則は、職業上の傷害、疾病、危険による、船員の死亡または長期的な身体障害に関する契約上のクレームに適用され、雇用契約期間中、あるいは送還される日まで適用されます。同保証は、船員の船上で勤務している間または本国に送還されている間に発生した事象によるクレームに対応します。

### 23. どのような船員が金銭上の保証に基づいて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すべての人の権利保護を目的としています。よって、通常、客船上のホテルスタッフや見習い船員も含まれます。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、当該締約国の決定事項として 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<sup>10</sup>。

## 賃金

### 24. 賃金に対する責任とは、また「賃金」とは何を意味するのでしょうか。

---

<sup>10</sup> 第 2 条 3 及び 7

改正 MLC 第 2.5 規則では、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。要求される保証は「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」に対するものですが、その保証は未払賃金やその他給付金の 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時間外労働に対してのものです。

## 25. クラブは船員を送還することなく賃金を支払うことはできますか。

MLC の第 2 規則は船員の雇用条件を規定しています。第 2.2 規則では、船員が賃金を支払われる権利と船主が支払う義務が規定されており、第 2.5 規則では、船員の本国送還につながる可能性がある状況についても部分的に規定しています。金銭上の保証要求は第 2.5 規則に含まれています。同要求は船員の送還される権利および実際の送還の一部を構成し、それらのよりどころとなるものです。状況によっては、保証提供者が本国送還の手配または支払を行ってなくても、金銭上の保証にもとづき船員の未払賃金のクレームに応じることもあります。また、遺棄船員が別の団体によって本国送還される、あるいは船員自身で本国送還を手配した場合でも、送還された船員が遺棄船員であり、遺棄された時点で船上勤務していたと言えるときには、船員が金銭上の保証提供者から未払賃金を回収する権利は消滅しないとされています。詳細は FAQ 29 をご参照。

## MLC 証書記載事項

### 26. MLC 証書記載事項にはどのようなものがありますか。

*本船名、コールサイン、船籍港、IMO 番号*

*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*  
⇒ クラブは船員が即時に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。組合員や共同被保険者以外を記載することはできません。

*金銭上の保証の有効期間*  
⇒ MLC 証書の有効期間は通常 2 月 20 日グリニッジ標準時の正午から翌年の 2 月 20 日グリニッジ標準時の正午までです（ただし、保険契約の始期が 2 月 20 日ではない場合、保険契約開始日の午前 0 時が証書の有効期間開始日となります）。

### 27. クラブのウェブサイトを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](#)に記載されています。

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。

## 保証の終了

### **28. クラブは MLC 証書の責任を終了させることができますか？**

はい。改正 MLC は船籍国当局に 30 日前まで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<sup>11</sup>。もし通知がなされない場合は、証書の有効性は継続します。

## クレーム処理について

### **29. 船員がすべきことは何ですか。**

船員は、問題解決のために、まず雇用主や労働組合の代表に連絡をする必要があります。それでも問題が解決せず、MLC 証書に基づくクレームを提起しようとする船員は、本船上に掲示してある同証書を発行したクラブに連絡しなければなりません。もしくは、船員の代理人がクラブに連絡することもできます。船員やその代理人はクレーム金額を算定するため、できるだけ多くの書類を提出する必要があります。また、船員やその代理人は送還手配ができるよう協力する必要があります。本 FAQ 25.のとおり、未払賃金の支払は送還とリンクしています。

### **30. クラブは何をしなければなりませんか。**

クラブはクレームの通知を受けたら直ちに受領確認を行い、事案の調査を始めます。証書の有効性を確認し、ほとんどの場合、船主に連絡することになります。本 FAQ 25 のとおり、未払賃金の支払は送還とリンクしています。クラブはしばしばコレスポンドントもしくは代理人を現地で起用しクレームハンドルに当たります。

国際運輸労連(ITF)と IG とで改正 MLC 証書に基づく船員クレームのハンドルについて覚書が締結されています。さらに IG 加盟クラブ間で、改正 MLC 証書の発行方法と、証書に基づくクレーム管理の方法につき、共通の取扱となるよう、クレームハンドリングガイダンスと覚書を締結しています。

以上

---

<sup>11</sup> 第 A2.5.2.11 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 2014 amendments to MLC on 18 January 2017 raised a number of complex and novel questions. These FAQs are intended to provide guidance to assist Members and Clubs in complying with the amendments. 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. These FAQs should not be regarded as providing definitive legal advice and Members should also consult their flag state authorities.

Members should refer to their Club's website for details of the MLC financial security certificate application process and an explanation of the terms on which MLC certificates can be issued.

#### **CERTIFICATION**

##### **1 What Certification is required?**

From 18 January 2017, all ships which are subject to MLC have been 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)

(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 A4.2.1 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).

### **3. Which categories of ship does the 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”<sup>1</sup>. Ships only operating domestically in coastal waters may therefore not need financial security certificates, but Members are advised to consult their Flag State authority.

The 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”<sup>2</sup>.

As a general rule, if the vessel concerned has been issued with DMLC parts I and II and the Flag State has issued a Document of Maritime Labour Compliance then financial security certificates are required. On the other hand, if the vessel is deemed to be out of scope of the MLC, it should not require financial security certificates. A State should not cherry pick from the provisions of MLC – either the whole convention applies or none of it.

MLC State Parties are authorized to determine that MLC does not apply to certain categories of ships or other floating structures, including ships of less than 200gt not engaged in international voyages<sup>3</sup>. State Parties are obliged to notify the ILO of such determinations which are recorded in the ILO database against the individual state as “National determinations”<sup>4</sup>.

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

State Parties to the MLC are required to implement it in a way which ensures that ships flying the flag of a State which has not ratified the MLC do not receive a more favourable treatment<sup>5</sup>. States are also obliged to enforce the MLC through effective port state control inspection and ensure that inspected ships meet the requirements of the Convention<sup>6</sup>. The IG Clubs have concluded that the best way of ensuring compliance with the financial security provisions in the MLC is to provide the same financial security certificates to ships registered in MLC States and to ships registered in non-MLC States, providing they call at ports in MLC States.

### **5. Will all State Parties apply the financial security requirements?**

The 2014 Amendments have been accepted and implemented in most State Parties to the MLC. A list identifying these States can be found on the ILO Website [here](#).

Members should proceed on the basis that the financial security requirements apply, unless they have clear confirmation to the contrary from their Flag State, providing the Flag State is a party to the MLC. If a ship is registered in a State that has not ratified the MLC and the ship calls at a port in the jurisdiction of a State that has, the ship’s Master may be required to

---

<sup>1</sup> MLC Article II.1(i)

<sup>2</sup> Article II.1.4

<sup>3</sup> Some states have issued determinations in relation to mobile offshore units.

<sup>4</sup> Article II.5, 6 & 7.

<sup>5</sup> Art V.7

<sup>6</sup> Regulation 5.2.1

produce evidence of financial security arrangements that are equivalent to, and consistent with, the requirements established under Standards 2.5.2 and 4.2 of the MLC.

Members that are informed by the proper authorities of a port or flag state regarding a perceived deficiency in the MLC financial security certificates carried on board the ship, should attempt to resolve these issues at the time of the inspection. If necessary, Members may choose to consult their Club, who may obtain guidance from the IG Secretariat.

## **6. What is the period of validity of MLC Certificates?**

Certificates will follow the period of insurance and will usually run from noon GMT on 20 February for a period of one year. Certificates for the next insurance year will be issued once there is a binding agreement to enter the ship for the coming policy year. Alternatively, Clubs may issue certificates before a binding agreement has been reached providing the Club receives an undertaking from the Member to renew with them or another IG Club.

## **7. 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. Standard wordings of the certificates have been developed by the International Group (IG) and are accepted by MLC State Parties. The wording is similar to the “blue cards” issued by Clubs under International Maritime Organisation (IMO) Conventions.

## **8. Who are the Certificates issued to?**

They are sent to Members in PDF format and are 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 clearly visible place on board where they will be available to the seafarers<sup>7</sup>.

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.

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

States follow the practice for blue cards issued under IMO Conventions and recorded in the IMO Guidelines<sup>8</sup>. MLC certificates issued by IG Clubs will then be accepted without the need for additional financial checks.

# **INSURANCE**

## **10. Is the risk covered by the Rules?**

Liability for disability due to occupational injury under Regulation 4.2 will normally fall within the scope of standard crew cover under the Rules. Repatriation and unpaid wages will be

---

<sup>7</sup> Standards A2.5.2.6 & A4.2.11

<sup>8</sup> See [IMO Circular Letter 3464 2 July 2014](#) with Guidelines for accepting insurance companies, financial security providers and IG P & I Clubs.

covered under the Rules in some cases, including when due to a shipwreck. However, repatriation and overdue wages fall outside the scope of P&I cover when arising from abandonment under Standard A2.5.2 due to, for example, a shipowner's financial default.

**11. 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.

**12. Which entities are obliged to reimburse the Club where a claim paid to a seafarer falls outside the scope of cover?**

Some of the risk under the MLC certificates falls outside the scope of standard P&I cover (see FAQ 11 for more information). Paragraph 2 of the MLC Extension Clause imposes an obligation on the Member to reimburse its Club if a claim which the Club has paid to a seafarer falls outside the scope of cover (see FAQ 12 for more information).

Paragraph 9 of the MLC Extension Clause defines a Member as "any insured party who is liable for the payment of calls, contributions, premium or other sums due under the terms of entry". The Club is entitled to claim reimbursement from any insured party falling within this definition.

Some shipowners outsource crew management to a crew manager. If a crew manager becomes insolvent, or for other reasons 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 all the entities which fall within the definition of Member (see above) are insolvent, the loss will remain with the Club.

**13. 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 which is available on all Club websites and relate to war, nuclear, bio-chem and cyber risks and sanctions.

**14. 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 standard IG reinsurance programme and general excess of loss contracts.

**15. Have Clubs protected their position through reinsurance?**

Yes. Separate reinsurance has been arranged through the IG's brokers for USD 200m per fleet in excess of USD 10 million per fleet. The combined total of USD 210 million per fleet will

be sufficient for all Members, with the possible exception of a small number of fleets with exceptionally high crew numbers.

**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 its proportion of USD 10 million calculated on a pro rata basis according to the amount borne by each Club. Clubs will need to cooperate if an event gives rise to claims which may exceed USD 10 million on a fleet basis.

**17. Why is the cover limit “per fleet”?**

Abandonment may be caused by insolvency, and if so, will likely 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.

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

Yes. Some shipowners elect to exclude crew risks and have outsourced crew management to a third party who arranges separate P&I insurance for crew risks. If the other 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. This is a matter for the Club’s discretion. If it agrees to such a request, it will require an indemnity from the other insurer for liabilities covered under the other insurance. If the other insurer is an IG Club, or a wholly owned subsidiary of an IG Club, this indemnity will be provided automatically under an underlying agreement between the Clubs. If the other insurer is not an IG Club, a separate indemnity will be required. The other insurer, whether an IG Club or not, shall on request provide details of the insurance cover.

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

No. Payments made to seafarers under certificates are not subject to deductibles.

However, if the payments made to the seafarers are within cover (see FAQs 11 and 12) the Member is required to reimburse the deductible under the standard P&I Rules. If the payments made to the seafarers are not within cover, the Member is obliged to reimburse the Club the entire amount paid to the seafarers under the certificates and the deductible is therefore irrelevant.

**STATE SCHEMES**

**20. Can financial security 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 arrangement<sup>9</sup>. The Club financial security will respond to the extent that liabilities arise under the certificates which are not included in the State scheme.

## SEAFARERS

### 21. What constitutes abandonment pursuant to the MLC?

The Clubs' obligation to pay, for example, a seafarer's repatriation and outstanding wages under the Certificates only arises when the seafarer is deemed to have been *abandoned* by the shipowner.

Pursuant to the MLC Regulation 2.5 Standard A2.5.2 paragraph 2, a seafarer is deemed to have been abandoned where the shipowner:

- (a) fails to cover the cost of the seafarer's repatriation; or
- (b) has left the seafarer without the necessary maintenance and support; or
- (c) has otherwise unilaterally severed their ties with the seafarer, including failure to pay contractual wages for a period of at least two months

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

Regulation 2.5 – "Repatriation" and Standard A.2.5.2 refers to financial security in the case of abandonment. A claim for unpaid wages under the financial security arises only when seafarers are actually serving on board at the time of the deemed abandonment (see FAQ 21). However, a seafarer is not entitled to claim against the financial security for unpaid wages while they continue to fulfil their contract serving on board the ship. Non-payment of wages without abandonment is a separate and different issue that is dealt with under MLC Regulation 2.2. See FAQ 24 for further information.

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.

### 23. 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 State 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"<sup>10</sup>.

## WAGES

---

<sup>9</sup> Standards A2.5.2.3 & A4.2.2.2

<sup>10</sup> Art II.3 & 7.

## **24. What is the liability for wages and what is meant by “wages”?**

The security required under Regulation 2.5 is for up to four months’ owed contractual wages and entitlements.

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 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.

## **25. Will the Club pay wages without repatriating seafarers?**

Regulation 2 of MLC governs seafarers’ Conditions of Employment. Regulation 2.2 deals with a seafarer’s right to be paid and the obligation on the shipowner to pay wages, and Regulation 2.5 deals in part with the circumstances that may lead to seafarer repatriation. The financial security requirement is contained in Regulation 2.5. and forms part of, and is dependent on, seafarers’ entitlement to be repatriated and to repatriation actually taking place. In certain circumstances the financial security may respond to a claim for wages even though the security provider has not arranged or paid for repatriation. In some cases, an abandoned seafarer may be repatriated by another party or arrange their own repatriation. In these circumstances, it should not extinguish the seafarer’s right to recover unpaid wages, providing the repatriated seafarer was abandoned and was serving on board the ship when the abandonment occurred. See FAQ 29 for more information.

The financial security extends to the costs of repatriation, essential needs such as food and necessary medical care and up to four months’ unpaid wages and entitlements. It does not extend to other costs, expenses and liabilities, such as the cost of finding and supplying replacement crew or costs of maintaining the ship with a skeleton crew on board.

## **INFORMATION**

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

*Name, call sign, port of registry and IMO number of ship*

*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. Clubs are not able to issue Certificates in the name of an entity which is not the member or a co-assured.

### *Period of validity of the financial security*

The period stated in the Certificates will normally commence at noon GMT on 20 February (or at 00:00 hours on the start date of the insurance if not 20 February) and end at noon GMT the following 20 February.

## **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.

## **TERMINATION**

### **28. Can liability under MLC Certificates be terminated by the Club?**

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 State<sup>11</sup>. If notice of termination is not given, the security remains effective.

## **CLAIMS HANDLING**

### **29. What should seafarers do?**

Seafarers should firstly liaise with their employers and union representatives in order to seek a solution to any issues. If that does not resolve matters, any seafarer intending to claim under the Certificates should contact the Club which has issued the Certificate which is displayed on board the vessel. Alternatively, their representatives may contact the Club. Seafarers or their representatives should ensure that they provide as much documentation as they can to substantiate and quantify their claims. They will also need to cooperate in enabling repatriation arrangements to be made. As noted in FAQ 25, the right to recover wages is linked to repatriation.

### **30. What will the Clubs do?**

The Club will acknowledge receipt of the claim immediately and take steps to investigate. The validity of the Certificate will be checked and it will in most cases be necessary to contact the shipowners. As noted in FAQ 25, the right to recover wages is linked to repatriation. Clubs will often appoint local correspondents or other representatives to provide assistance in handling claims.

---

<sup>11</sup> Standards A2.5.211 & A4.2.12

There is in place a Memorandum of Understanding (MOU) between the International Transport Workers' Federation (the ITF) and the IG on the handling of claims by seafarers under the MLC Certificates. The IG Clubs have also agreed on a common Claims Handling Guidance and an MOU regulating the issuance of MLC Certificates and the management of claims arising under such certificates.