

**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を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。」¹ 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

¹ 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²。

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³。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⁴。

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⁵。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⁶。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、

² 第 2 条 1.4

³ 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

⁴ 第 2 条 5、6 及び 7

⁵ 第 5 条 7

⁶ 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⁷。

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⁸。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

⁷ 第 A2.5.2.6 基準及び第 A4.2.11 基準

⁸ 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⁹。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。

⁹ 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¹⁰。

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。

¹⁰ 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あります。

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¹¹。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

¹¹ 第 A2.5.2.11 基準及び第 A4.2.12 基準