

## Gard Insight

### 海上労働条約（MLC） – 理論と実践

こちらは、英文記事「[The Maritime Labour Convention – theory and practice](#)」（2018年5月10日付）の和訳です。

Gard は、MLC の要求に基づいて、船員の置き去りをカバーする証書を提供しています。本稿では、Gard のクレーム担当者が実際に対処した置き去りの実態を皆さんにお伝えします。

#### はじめに



2006年海上労働条約（MLC）が2013年8月20日に発効しました。同条約は、船上で労働に従事するすべての船員の最低限の労働・居住条件を定め、船員が海上において適切な雇用条件が得られるようにすることを目的としたものです。MLCは、国際労働機関（ILO）加盟国のうち82か国が批准しています。この82か国が、「[全世界の総トン数の90%超にあたる船舶で働く船員の条件を取り締まる責任](#)」を負っています

2014年4月、ILOはMLCのいくつかの改正（2014年改正）に同意し、その改正は2017年1月18日に発効しました。

2014年改正によると、MLCが適用されるすべての船舶では、以下の事項について、保険またはその他の金銭的保証が手配されていることの裏付けとなる、保険者または他の金銭的保証の提供者が発行した二つの証書を掲示することが求められます。

1. **船員の置き去りが発生した際**の送還費用、必要な物資、および最長4か月までの未払い賃金や給付金
2. 国内法、雇用契約または労働協約に定める死亡補償、就業に関わる負傷、疾病または危険により生じた長期の後遺障害を補償する船主責任

死亡または長期の後遺障害を補償する船主の責任は、[Gardの保険契約規定第27条](#)でカバーされています。ただし、置き去りのリスクはカバーされていません。（第27条第4項により同規定に組み込まれた）2016年MLC条約特別条項に従い、証書に基づいて（クラブが）支払ったてん補対象外の費用については、メンバーがクラブに弁済する義務を負っています。同様の条項は、国際P&Iグループ（IG）加盟全クラブの規定でも見られます。

IG 加盟全クラブの理事会において、各クラブは必要な証書を提供するべきであるとの決定を受け、Gard は 1 年以上前から必要な証書をメンバーに提供しています。

MLC 全般と証書に係る手続きについての詳細は、

<http://www.gard.no/web/topics/article/22463784/maritime-labour-convention> および  
[http://www.gard.no/Content/24902206/MemberCircular\\_10\\_2017.pdf](http://www.gard.no/Content/24902206/MemberCircular_10_2017.pdf) をご覧ください。

## 置き去り事案の対処

MLC は、船主が次のことを行った場合、船員が置き去りにされたとみなします。

1. 船員の送還に係る費用を負担しない。
2. 必要な扶助および支援なしに船員を置き去りにした。
3. 契約上の賃金の 2 か月以上の未払いを含む、当該船員との関係の一方的な断絶。

資金難に陥った船主は船員を置き去りにし、また、そのような船主は往々にして船員やクラブに通知をしません。あるケースでは、30 人を超える船員が水、食料、燃料不足の状況に陥り、数か月にわたり賃金が未払いであることが、その船の船長からコレスポネント経由で Gard に伝えられました。当該船主は、その時既に会社清算の手続きに入っており、会社の資金を自由に動かせなくなっていたのです。

Gard は、船員に対する義務を履行させるべく、船主と清算人の双方に連絡を取りました。しかしその船主は既に清算中である上に、他にも債権者がいたことから、必要な物資を提供するための資金を引き出すことが予想以上に困難であることが判明しました。そこで、船の電源喪失を防ぐため、Gard が介入し、必要な物資を船員に届けるよう手配しました。その後、船員の安全と健康状態を鑑みて必要な物資を提供するよう、裁判所と清算人を説得しました。

こうした状況においてクラブと船員がしばしば直面する難題の 1 つは、船員を下船させることです。MLC に従い、金銭的保証の提供者が送還費用の支払いを約束しても、船舶の運航に必要な人員を維持する義務までは負っていません。この義務は、船舶の管理者または所有者にとどまります。先のケースでは、Gard には船員を送還する意志があり、実際に送還可能であるにもかかわらず、交代員が手配されていないこと、船舶を無人状態にはできないことを理由に、裁判所と港湾当局は船員の下船を認めませんでした。

同船には所定の安全人員配置要件を上回る人数の船員が乗船していたことから、Gard では、その要件を超える人数について、下船させることを提案しました。Gard がこの件の通知を受けてから 1 か月半が過ぎようとする頃になって、ようやく 18 名の船員を下船させることができました。その船員らには、Gard の現地コレスポネントが面会し、未払い賃金に対する船員のクレームの有効性の確認が済むまで、食料と住居を提供しました。

船に残った船員らは苛立ちを高めていました。しかし、船を放置すればその結果について個人的に責任を問われることから、そうすることもできませんでした。

その約 2 週間後、残りの船員もついに下船することができました。同船は、ほぼ 24 時間にわたって電源喪失の状態が続き、船長は船員の安全を心配していました。土壇場で、船主は、人道的な立場から、乗船していた船員らの下船を指示し、代わって船を保護する人員を手配しました。

残りの船員についても、Gard の現地コレスポンデントが面会し、クレームの有効性の確認後に未払いの賃金が支払われました。

船員が下船し、未払い賃金の支払いが済んでも、このケースはまだ終了したわけではありません。先に述べたとおり、証書に基づいて（クラブが）支払ったてん補対象外の費用については、メンバーがクラブに弁済する義務を負っています。また、船員には、未払い賃金に関して船舶先取特権があります。MLC に従って適用される現地の法律により、賃金の支払い後に船員の権利が Gard に譲渡されました。これを受けて、Gard は、現在、現地の裁判所で回収手続きを行っています。

裁判所ごとに海事案件の処理の得意・不得意は異なるため、船員に支払われるべき賃金のうち、Gard が支払った額を超える部分について船員が手にすることができるまでにどの程度の期間を要するのかわからず、待つしかありません。実際、クラブの義務は 4 か月分の賃金までで、その額以上を船員が回収できる可能性はほとんどないことから、ITF（国際運輸労連）では、船員に対して、こうした状況に遭遇した場合にはその船の加盟クラブと速やかにコンタクトを取るようアドバイスしています。

## 得られた教訓

Gard の経験では、迅速な結果を得るために、関係当局、旗国、そして船員の置き去りが発生した寄港国を早い段階で巻き込むことが非常に重要です。Gard が行っている各国政府に対する働きかけが、良好な関係を築くのに役立ち、置き去りに関するクレームを速やかに解決することにも役立つことを望んでいます。

本稿の著者にとって、MLC に係るクレームの処理は、P&I に係る船員のクレームの処理とは異なることがわかりました。なぜなら、非人道的な状況下で苦しんでいる、置き去りにされた船員を直接相手にすることになるからです。今では MLC が求める証書の発行には各クラブが対応していますが、その証書と保険要件が、船員らが無事下船し、MLC で保証されている 4 か月分の未払賃金を回収するのに大いに役立っていることは喜ばしいことです。

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gard は本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されております。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。