

一般的なご質問

1. 海事労働条約 2006 とは何か？

これは 2006 年 2 月スイスのジュネーブで開かれた、国際労働機関（以下 ILO）海事関連会合において、新たに採択された 19 の要素からなる国際労働条約である。船員にとっては、正しい労働条件の権利を表し、船主にとっては、公平な競争がきる環境をつくり出す手助けになるものである。内容としても、国際的に適用でき、かつ容易に理解やアップデートができるもので、一律に施行が可能であるように意図されている。海事労働条約 2006（以下、MLC2006）は、国際的法律文書となるように設計されており、一旦施行されると、質の高い海運界を目指す国際海事組織（IMO）が有する重要な条約である、「海上における人命の安全のための国際条約（SOLAS 条約）」、「船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約（STCW）」、「海洋汚染防止規定に関する条約（MARPOL）」、と並ぶ国際的な規則体系の第四の柱にも成り得る。

2. 時に海事労働統合条約 2006 と言われるのはなぜか？

MLC は、1920 年より国際労働機関によって、既に採択されていた 68 もの海事労働規程（条約、勧告）に基づく、包括的な国際基準を含んでいる。この新しい条約は、必要に応じて近年の状況や言い回しを反映させた構成となっており、今までに存在した複数の海事労働規程を一つの条約に集約している。この条約は、これらの問題に対する国際法を「統合」させている。船員の資格（第 108, 185 項）に関する条約は、2003 年に改訂されており、新統合条約には含まれていない。さらに、船員の年金に関する条約 1946（第 71 項）、就労最少年齢に関する条約 1921（第 15 項）（トリマとストッカ）に関しても、もはや関連の無い部分は、MLC に取り入れられていない。

3. いつ MLC2006 が発効されるか？その際、既存の条約はどうなるのか？

MLC2006 は、2013 年 8 月 20 日に発効される予定である。

ILO 加盟国が、MLC を批准することにより、MLC に含まれた旧労働関連条約は、段階的に廃止されていく予定である。しかし、新旧両条約が、並行して施行される移行期間が、有り得ることになる。MLC の施行後、MLC 批准国は、それら旧条約を施行する必要がなくなる。また、MLC 未批准国は、MLC 施行後も、現在批准している旧条約を継続して施行することになる。しかし、それらの旧条約は、MLC 批准国が増加していくことにより、その役目を終えていくであろう。

4. なぜ新しい条約が必要だったのか？

国際的な船員団体及び船主団体によって行われた 2001 年の共同決議に従う形で、ILO は、新たな海事労働条約の作成に乗り出すことを決定した（後に各政府も支持した）。この共同決議では、「海運業界は、世界で最初の純粋なグローバル業界であり」また、「全業界に適用可能かつ、グローバルな規則が必要である。」ことが指摘された。

海運業界は ILO に対し、「海事セクターの全ての利害関係者のニーズに対し、それら条約要件の改善」を優先事項とし、「実現可能な限り、既存の ILO 法律文書を統合させた新条約」を開発することを要求した。

海運業界は、当時以下の感想を持っていた。

- a) それは、膨大な量の既存の海事条約を指しており、また、その多くは、あまりに詳細な為、各政府が全ての基準を批准し、施行することは困難である。
- b) 既存条約で定められている基準は、ほとんどが時代遅れとなっており、近年の船上での労働環境や生活が反映されていない。
- c) サブスタンダード船を排除し、かつ、IMO により採択されている船舶の安全、保安、及び環境保護に関する国際基準に併せて機能できるような、より効果的な施行と、その遵守体制が必要である。

5. 当新条約では、新たな分野を取り上げているか？

5つのタイトルに、既存の68の海事労働規程と同様の項目が含まれており、必要に応じ、それらは改訂されている。

特に騒音や振動の影響といった、近年関心の高い健康問題にも対応できる職業上の安全性や、健康に関する新たな項目が含まれている。

タイトル5に規定されている、船籍国検査のR0（一般に船級協会）の使用、及びポートステートの可能性に関しては、既存の条約に基づいている。しかし、当該新条約は、これらの重要な問題に対し、更に効果的なアプローチを確立し、質の高い海運を目指すための基準を設けており、その他の船舶の安全、セキュリティ、環境保護に関する国際海事条約と同様に策定されている。

6. 当新条約の基準は、既存条約より低い基準を採用しているか？

低いということはない。現時点での海事労働条約の基準レベルを満足することが目的である。その一方で、その保護レベルを確立する各国の法制化において、各批准国により大きな裁量を与えている。

7. 主管庁は非強制である Part B について強制を意図しているか、それとも、広範な使用を意図しているか？

Part B の性質をガイドラインと捉えており、主管庁は、Part A の条項の目的と目標を達成するため、そのガイドラインを用いる。

適用に関するご質問

8. ISM では、「Company」が用いられているが、同じ意味合いと思われる「Shipowner」が MLC では使われていることに何か意味があるか？

MLC は、「会社 (Company)」よりむしろ、「船舶 (Ship)」をベースにしている。その意図は、船員と監督者が、船内の MLC 問題に対する一つの接点を確保することである。条約に関連する限り、各船舶につき、必ず一つの「Shipowner」が存在し、必ずしも組織や個人であるとは限らない。「Shipowner」と表記することにより、「Shipowner」は、その業務に関連する組織又は個人である可能性があり、条約によって課される責任を負うことになる。全ての船員雇用契約に、船主、又は船主の代表者の署名が必須になるが、このことは上記の考えに基づいている。

9. MLC では、一時的に乗船する人は、条約でいう船員として考えられるか？

MLC に従えば主管庁は、一時的に乗船する人は船員として考慮しない予定でいる。これらを考慮するために、以下の情報が提出されるべきと考える。

- a) 乗船期間
- b) 労働に従事する頻度
- c) 船の日常業務に関連する労働目的
- d) 主たる労働場所及び/又は雇用者と被雇用者の関係
- e) 労働・社会環境が、MLC2006 の A4. 21, A4. 5 に提案された労働保全と標準的に同様なものであるか (P&I 保険でカバーされているか、自己責任による保険加入か、若しくは派遣する会社の提供によるものか)

10. MODU に対する主管庁の方針は何か？掘削船や移動式海上居住用船のような海上構造物、FPSO や、FSU のような油貯蔵船にも MLC2006 は適用されるか？

リベリア主管庁は、MODU を船舶として捉えていない。条約でも定義されているように、MLC の規定を MODU に適用しないことを決定している。しかし、我々は、MLC 証書を任意のものとして保持したい MODU のオーナーと協働することについては含意している。

上記の決定は、条約の最終版について議論した ILO 準備会議においてなされた。

2004 年 9 月の MLC に関する ILO 準備技術会議では、MLC で MODU をどう扱うかについて共通のポジションを形成するに至らなかった。そのため、各国の判断により、MLC に MODU を完全に適用、又は一部適用、もしくは全く適用しないという裁量を持たせるために、条約上 MODU の参照を削除することで合意した。

この 2004 年になされた決定は、2010 年 9 月に開かれた ILO 準備 MLC 三者間会議でも、再度確認された。

リベリア主管庁は、それらの海洋構造物に MLC を適用することについて、ケースバイケースを基本に考慮する予定でいる。決議 VII (Resolution VII) に従い、次の要素も考慮される。

- i. オペレーションする場所と適用されるポートステート法（司法権）
- ii. MLC によって付与される労働及び社会保障と同様の保護措置がある場合

11. 「guest entertainer」とは、誰を指しているか？月毎に乗下船を行う季節エンターテイナー（MLC 上）はどうか？

ゲスト・エンターテイナーとは、陸上を主活動の場としているものの、短期間乗船して娯楽活動に従事する人を指す。この場合、それらは船員として考慮されない。

12. リベリア籍船のカデットは、船員として取り扱われないか？

海事大学に在籍中で、卒業認定の為に海上訓練を行うカデットについては、船員としてのカテゴリ並びに、採用、配乗、雇用契約、賃金、休暇取得の権利付与、船主の賠償責任及び社会保護要件から免除する予定である。

13. 船主が、この条約に関するリベリアの要件を実施することが不可能な場合、主管庁は、それと実質的同等な措置を考慮するか？

Article VI において、主管庁が以下の 2 つを満たすと判断した場合、実質的同等な措置を適用可能と定めている。

- a) 条約の一般的な目的及び目標又はコード Part A に関連する要件を十分に達成可能であること、そして、
- b) その条約又は Part A の関連条項に有効性を与えるものである。

特定の船舶に与えられる実質的同等な措置は、DMLC Part I に記録される。

規則 1.1 就労最少年齢

14. 我々の会社には、18 歳未満の人材を雇用しないとする方針がある。この場合、DMLC Part I において「夜間」について定義すること、及び危険な作業を明確にする必要があるか？

会社（船主）が 18 歳未満を雇用しない場合、その事実を DMLC Part II に記載すべきである。この場合、「夜間」の定義付け、又は健康に対して有害な労働、及び危険にさらす労働に関する、18 歳未満の若い船員の為の保護措置について言及する必要はない。

規則 1.2 医療証明書

15. 検診を実施する場所で、免許を有する医療検診者、又は所管省庁に認定を受けた医療検診者のリストを整備する予定はあるか？

主管庁は、他国が発給する、その当該国の船員に医療証明書を発行できる資格を有する医療検診者のリストを整備する予定はない。各国の船員の医療証明書を発給する所管当局により、正式な資格を受けた、いかなる医療検診者が発行した医療証書も、主管庁は認めるつもりでいる。そのような「免許を有する医療検診者、又は所管省庁に認定を受けた医療検診者」のリストは、通常、労働供給各国の所管当局から入手可能であるべきであり、船主は、各地のSRPSから、それらの情報を入手すべきである。

16. 主管庁は、船員の医療証明書について、特別な書式を用意しているか？

船主は、リベリア主管庁の Marine Notice RLM-118 Annex II 内の書式、又は他の書式であっても以下の項目を含む場合、使用可能である。

- a) 業務に必要な聴力、視力、色彩認識能力がある。
 - b) 遂行する作業に、医学的に適する。
 - c) 海上で健康状態が悪化する、又は海上に適應できない、若しくは他人の健康を危険にさらすといった、いかなる健康状態でないこと。
- 加えて、改正 STCW78 の要件に従う医療証明書も受け入れられる。

17. 航海中に医師証明書の有効期限が切れた場合、船員は次の港で、いかなる医師により発行された、新たな医師証明書を取得することは可能か？

可能だが、その医師は、検診を実施する免許を有する医療検診者、又は所管当局に認定を受けた医療検診者でなければならない。

18. リベリア主管庁の RLM-105M (12/96) の医療資格証明書の書式には、有効期間満了日の記載がない。有効期間は最大2年間とする A 1.2.7 基準に従い、RLM-105M が改訂される予定はあるか？

基準 A 1.2.7 に従い、RLM-105M は、有効期間満了日を2年と明記する書式に改訂される予定である。

19. 視力に関する別の医療証明書が必要になるか、それとも、医師によって発行される医療証明書に色覚が含まれているか？

業務に必要な色覚の診断結果が医療証明書に記載されている場合、視力に関する証書を別途用意する必要はない。

20. 有効期間3年と記載のある医療証明書を持つ船員が、リベリア船籍に乗船した場合、その医療証書を2年間用いて航海することは可能か？

MLC の基準 A1.2.7(a) では、医療証明書の有効期間は最大2年間であり、又、リベリア規則 RLM-108/10.325(3) では、雇用契約に署名する前に発行された医療証書は、2年間有効であるとされている。

規則 1.4 船員雇用と配乗

21. 我々は、様々な船主から依頼を受け、船員雇用、船員配置、雇用契約登録（配乗契約による）等の船員管理を行っており、主要な船員供給国の各地域の代表者（SRPS）に、船員雇用の責任を付与してきた。SRPS は、A1.4.5 基準の全要求に適合しており、船主により雇用された全船員の記録管理を行う。また、SRPS は、船員供給国の監督官庁、又はリベリアの適合監査によって発給された資格、又は証書を所持している。船員管理会社も、許可や監督が必要であるか？

船員管理会社が、雇用業務に関する許可や検査の要求をされることはない。SRPS が、船主の代理人、又は船員管理会社の地域代表として、船員雇用契約に署名する。DMLC Part II において、「雇用・配乗サービス」の手順を文書化すべきである。

22. 未だに多くの SRPS が、A1.4 に基づく有効なライセンスを所有していない状況であるが、条約の施行前に MLC 証書の発給を受けた船舶には、SRPS のライセンス又は証書を、現時点でも船内に保管することが要求されるか？

民間の SRPS を規制するシステムを開発することは、条約を批准する船員供給国の所管当局の責任である。そのシステムには、免許、証書、又は SRPS が MLC の要件を満足していることを示すその他の形態が含まれるだろう。しかし、主管庁は今のところ、この証書を船内で保管することを要求していない。

23. 主管庁は、MLC 未批准国にある民間 SRPS のオペレーティングが、A1.4 基準に従い、可能な限り実行されているかを、どう判断するか。

主管庁は、未批准国にある SRPS により、A1.4 に基づく義務や責任が全うされているかを考慮する予定でいる。MLC 未批准国にある SRPS に対し、主管庁 (LISCR) は以下を要求する。

- 1) SRPS は、主管庁によって監査、又は、承認を受けていること。又は、
- 2) SRPS が、主管庁認定の船級協会により監査されている場合、主管庁は、船級協会が行った、その監査報告記録及び監査手順について検証する。
- 3) SRPS が、ISO 認定を受けている船主/オペレーター/船員管理会社により監査されている場合、主管庁は、その監査報告記録及び検査監査手順について検証する。

24. 船員が金銭的補償を受けることを確実なものとするため、以下の団体が補償を全うできない場合に備え、SRPS は、どのような保護システムを有すべきか？

- a) SRPS 自身 又は
- b) 船員雇用契約において義務を有する船主 (Shipowner)

条約を批准する船員供給国は、エージェントや船主が船員雇用契約に基づき、船員に対して金銭的補償を有しているにもかかわらず、その責任を全うしない場合、船員供給国内にある SRPS が、それを補償する保障体制を確立していることを、確実にしなければならない。

条約批准国の義務は、その保護体制を与えるということより、むしろ、[A1.4 基準の 2 段落目]を取り入れた保護体制下で、法律、規制、またはその他手法により、それらサービスを整備することである。MLC においては、保険又は同等基準を参照する以外に、そのシステムの形態について明示していない。

MLC2006 未批准国にある SRPS の検査を行う際、主管庁は、以下を考慮する予定である。

船主の義務に関しては、船主が潜在的な金銭的損失をカバーするための保険や他の経済的保証等の、何らかの形態を有しているかについて、検証可能な手段を SRPS が有していれば、これを受け入れる。例として、規則 2.5 (帰還)、規則 4.2 (長期就業不能、又は死亡に対する船主の義務)、規則 2.6 (船舶の沈没)がある。「金銭的損失」という用語は定義されておらず、条約は、その被った経済的損害を補償する金額についても明示していない。

SRPS の義務に関して言えば、船主による保険や経済的な保障の形態で十分であろう。

25. a) 主管庁を代行した R0 (船級協会等) により、MLC2006 未批准国にある SRPS に発給された適合証書は、主管庁の要求を満たすか？

b) MLC2006 を批准している他の国の主管庁を代行する R0 (船級協会等) により、MLC2006 未批准国の SRPS に発給された適合証書を、主管庁は受け入れるか？

a) 現在主管庁 (LISCR) は、船級協会に SRPS 監督の代行権限を付与していないが、主管庁認定 (LISCR) の船級協会が行った検査報告書、及び手順が充分であると主管庁 (LISCR) が認めた場合、その船級協会が監督した SRPS は受け入れられるだろう。

b) 適合証書が、他の旗国の R0 によって発給された場合であっても、主管庁認定 (LISCR) の船級協会により発給されている場合、その検査報告書、及びその手順が充分である場合、その船級協会によって監査された SRPS は、認可されるであろう。

26. 船主が、現地、又は外地で、独自の雇用や配乗を行う会社を所有している場合、当該船主は、条約 A1. 4 基準に従う証明や許可を受けることを要求されるか？

要求されない。しかし、主管庁は、条約の基準 A1. 4 の適用を確認する予定である。

27. SRPS が、A1. 4 に基づく監査と証明を受けることに先行して、船舶の MLC 適合検査と証書発給は可能か？

主管庁は、MLC に適合している前提で、適合検査を実施することが望ましいと考える。

しかし、SRPS の A1. 4 適合証明が、主管庁に提出され受け入れられた後に限り、MLC 証書の発給は可能であると考えられる。

28. 船主と SRPS 間の雇用・配乗契約書は、船内に保持する必要があるか？

当該契約書のコピーを船内に保持する必要はない。

仮にも船主が当該契約書を船内に保持するつもりならば、DMLC Part II と併せて、そのコピーを主管庁に提出すべきである。主管庁より発給された DMLC Part II の検証、及び認証レターは、当該契約が検証されたことを示すだろう。

規則 2.1 船員雇用契約

29. 我々は、船員が雇用された際に、船員と船員派遣会社間で署名された雇用保障契約を有する。さらに、船員が乗船した際に、合意条項の効力が発生する。これは MLC で必要な A2. 1 基準を満たすことになるか？

満たす。雇用保障契約（雇用契約書）と合意条項は、それら書類に含まれる、基準 A2. 1. 4, A2. 1. 5, A2. 1. 6 で要求される情報を与えているため、基準 A2. 1 の要求を満たすことになるだろう。

30. 我々の会社は、船員供給国の地元海員組合と CBA を直接締結した。その海員組合は、ITF に加盟していないが、賃金は ITF で認められた額に匹敵する。これは MLC2006 に適合するか？

適合する。MLC 上、地元海員組合との契約は、ITF に承認される必要はないことから、受け入れ可能である。しかし、CBA の利用規約と条件が、基準 A2. 1. 4, A2. 1. 5, A2. 1. 6 の最低要件に適合していなければならない。

31. SRPS が船主の代行として、雇用契約に署名することは可能か？

仮に SRPS が（署名済の代理人、又はその他の書類に基づき）船主の代行であることが船主によって正式に認められているとすれば、それは、船主の代表として雇用契約にサインできることを意味する（A2. 1. 1a）。この場合、雇用契約は「signed by _____ of _____ as Shipowners Authorised Representative」又は同様な形式で、署名欄に明記される必要がある。

またこの場合、SRPS は、署名前に船員が雇用契約の内容を検証し、理解していることを確認する責任を負うことになる（A2. 1. 1 b, A1. 4. 5 c) ii ）。)

これは、ある国の船主が、他国の船員と契約を結ぶという実際問題を克服することを目的としている。すなわち、SRPS が、船主の代表として契約書に署名することが認められることにより、「所有者は自身で署名しないことを理由に、船主が雇用条件を満足させる必要はない」との議論を阻止するということである。

32. 船員雇用契約を、船舶の「船主」と船員間で結ぶことは可能か？（ここで言う「船主」とは、条項 ii (j) に基づく (MLC) 船主とは異なる。)

可能である。実船主と MLC 上の船主との間に何らかの合意があり、雇用契約に MLC 上の船主の名前及び住所が記載されていることを条件に、実船主が船員の雇用主に成り得る。

33. 船員雇用契約を、雇用主としての「Crew Manager（船員管理会社）」と船員間で結ぶことは可能か？

主管庁は、雇用契約上、船員管理会社を「雇用主」として受け入れるだろう。しかし、この船員管理会社は、MLC上（Article II j）の船主ではないものの、条約上に要求される船主としての義務と責任を、引き継ぐことに合意したものと考える。（船員管理会社が、MLC上の船主の代行として、義務と責任を遂行するかどうかにかかわらず。）

MLC2006 草案がつけられた際のILOの意図は、各船員につき特定できる「船主」は、一人しか有り得ないだろうということであり、全ての義務と責任は、条約により船主に課されることになる。

MLC上の船主は、雇用契約上（氏名と住所などによって）明確にされなければならない（A2.1.4b）。雇用主としての「Crew Manager（船員管理会社）」は、船員の雇用契約に含まれるであろう。例えば賃金の支払いなど、その契約で課される責任を負うことになる。一方、依然として船主は、各船員への総体的な責任を負うことになるだろう。「Crew Manager（船員管理会社）」は、船主（オペレーター）の代理として雇用契約に署名できる（A2.1.1a）。

船主がA2.1.4(b), A2.1.1(a)の基準を適用できない場合、主管庁は、条約Article VIの段落3、4で与えられている同等的措置の受け入れを考慮する可能性がある。

34. 雇用契約書とCBAは、船員の母国語で記載される必要があるか？

雇用契約書は、英語で記載されていれば充分である。MLCは、船員が契約書に署名する前に、船員に契約について意見を求める機会を与え、契約上の義務と責任が説明されることを要求する。DMLC IIは、この条項を反映すべきである。さらに航海中、我々の検査官が船員に、そのような機会が与えられたかどうかを尋ねる予定でいる。

MLCは、雇用契約書が英語でない場合、必要な箇所には、英語の翻訳が与えられるべきであるとしている。雇用契約やCBAが船員の母国語であることは、良いことではあるが、強制ではない。

35. 船主は、船員に雇用契約書の精査、理解の機会として、どの程度の時間を与えなければならないか？

The Maritime Notice MLC-003/3.1.3と改訂版リベリア法RLM-109/10.320は、契約書への署名前に、船員に契約書の精査、及び意見を求める機会を与えることとしている。

これに関し、時間規制の明確な記載はないが、雇用契約への署名前に、船員が契約書面を精査し、意見を求める機会が与えられることが、雇用契約、及び/又は、契約条項の規則に含まれていることが望ましい。

36. 船員が必要書類を船主に提出することで、雇用期間満了前に帰還する際、その航空料金を船員の賃金から差し引くことは、基準A2.1.6に従えば、罰則対象として取り扱われるか？

基準A2.1.6は、予告期間が短い場合、又は予告無しの身内の不幸等同情すべき理由、又は緊急の理由による帰還に関する条項である。この場合は、船員の賃金から帰還の航空料金の差し引きを強いることはできないと考えられるだろう。

質問のケースは、不幸にも親族を亡くした場合などの同情すべき理由、又は緊急の理由による帰還とは関連していない。

加えて、リベリア規則に従い、帰還できる条件を雇用契約書に明記しなければならない。また、リベリア規則は、上記の場合、船員に帰還の権利を与えていない。

37. 船員が、署名した雇用契約書の原本を、船内に保持する必要があるか？ 業務開始前に、船員がそのコピーを保持することは可能か？

基準A2.1の段落1(c)で、船主と船員の両者が、船員雇用契約の原本を保持することが求められているが、船内に原本を保持するべきであるかについては、明示されていない。基準A2.1の段落1(d)、段落2で、雇用契約

書のコピー、該当する CBA のコピーを船内に保持することが、要求されているだけなので、原本を船内に保持する必要はない。

規則 2.2 賃金

38. 毎月、船員に休暇手当を支払うことは可能か？

MLC に、休暇手当を支給する時期 (A2. 4. 2) に関する記述はない。しかし、ほとんどの会社は、毎月の支払いシステムを採用しており、給与に休暇手当を含む。

39. MLC は、同じ船舶内で業務に差のない全船員に対し、平等な報酬を与えることを要求している。これは、出身国の異なる船員についても、同額の賃金を支払うことを意味しているか？

MLC は、B2. 2. 2. 4 a) で、平等な報酬の付与について述べているが、義務ではないとしている。リベリア規則では、船員のための特定の最低報酬額については制定していないが、主管庁は通常「賃金、船内労働時間及び定員に関する条約, 1996 (ILO C. 187)」が、海運産業の最低基準賃として認識されていると考える。リベリアは、船員が異なる国の出身であるかどうかに関わらず、報酬付与条項が、CBA において考慮されることを要求する。

40. 船主が、船員の個人口座にのみ賃金を振込むことは可能か？ また、船主が開設した専用口座に振込むことは可能か？

A2. 2. 3 及び 2. 2. 4 b) によれば、船員自身の口座、又は指定した個人口座へ賃金を振込むことが可能である。

船主が指定した金融機関を通して、船員やその扶養者の口座に送金するシステムにより、送金時の追加負担が一切無く、船員から要求を受けた際はいつでも、船員やその扶養者がその資金を容易に引き出せるような制度を提供する場合にあっては、実質的同等な措置であると考えられる。

仮に船員やその扶養者が、指定口座から彼らの専用口座への送金を金融機関に依頼する場合には、その費用は船員側が負担してはならない。

41. The Maritime Notice MLC-003/3. 2. 1 は、「船員の賃金は 1 カ月を超える期間で支払われてはならないとする。」との記述があるが、MLC-003/3. 2. 3 では、「船員は、必要に応じ 15 日分の賃金を越えない期間で、控除額を考慮して、船長から実際の賃金を受領する」と記述されている。この二つの条文の違いは何か？

3. 2. 1 の要求は、船員に月毎に賃金が支払われ (必ずしも現金である必要はない)、手当、控除、前払い等を記載した明細書を毎月受け取ることを示している。

3. 2. 3 は、現金での前払い (控除後) を要求している船員に対しては、少なくとも月 2 回は対応可能であるということである。

42. 雇用期間満了時、本船において賃金の残高を、船員に現金で支払わなければならないか？

The Maritime Notice MLC-003/3. 2. 9、SEA-004、リベリア規則では、雇用契約書において、雇用期間満了時の最終の賃金を、不当な遅延なく船員の銀行口座に振込むことを合意するよう提言している。

規則 2.3 労働時間と休息时间

43. リベリア籍船において、24 時間での休息時間の計算は、何時から開始されると考えればよいか？

船員がいかなる 1 時間以上の休息をした後、24 時間における休息時間の計算が始まる。

44. リベリアは、船員が週に1日及び公的休日に休むことを要求するか？

要求しない。しかし、主管庁は、船員の一標準的な労働時間を、週休1日及び公的休日を有して1日8時間と考える。CBAでは、これより不利な条件を定める可能性がある。しかし、通常の労働時間を超えた場合、残業として補償されるべきである。

45. 船主は、例外的に2010年の改正版STCWを1978に適用し、それを本船での休息時間に適用することができるか？

MLC, A2.3.13に従い、主管庁は、次のCA(共同合意労働協約)を用いることを認める。

つまり、STCW A-VIII/1/paragraph 9に示される、船員が代休(週末、公的休日における勤務に対して)を取る旨規定しているような例外的処置(標準からの背反)を含むものである。なお、年次休暇(1か月に2.5日を超えるもの)は、対価として補償されるべき休暇としてみなされる。

46. 長淡水路に沿い、到着に備える継続的なスタンバイ状態や着岸作業、荷役作業の準備は、船舶の安全と直接に結びつく必要な作業と考えられるか？(MLC, A2.3.14 & STCW A-VIII/1;B-VIII/1)

STCW A-VIII/1;に従えば、緊急時又はその他の優先作業の場合、休息時間を設ける必要はない。

また、STCW B-VIII/1に従えば、その他の優先作業とは、対応が遅れることによって安全上、保安上や環境保全に影響を及ぼすと考えられる作業、又は航海開始時にはまったく予期されない状態に対処するための不可欠な作業を意味する。

MLC2006の基準A2.3.14は、船、乗組員、及び貨物に対する緊急の安全確保、又は遭難している他の船舶や乗組員を援助する為に、船長が何時でも、船員に必要な業務を命じる権利を保護するものである。これにより船長は、通常の状態に戻るまで船員の労働時間を延長し、休息時間を一時停止すること、及び船員に対し何時でも、必要不可欠な業務を要求することが可能となる。船長は、通常の前定に戻った後、可能な限り直ちに、予定された休息時間中に作業を行った船員に対し、十分な休息時間が与えられることを確実なものとしなければならない。

質問の作業は商行為に関係しており、事前に予測し、不適合とならないよう計画して行われるべきである。

47. 船長は、船上訓練の際、労働時間、又は休息時間の適用を一時中断することができるか？

船主は、点呼、消防、救命艇、油汚染、安全・保安等に関わる訓練は、休息時間の妨害を最少とし、かつ、疲労を引き起こさない方法によって実施されることを確実なものとするべきである。

48. 船員に、いかなる24時間に、3回に分けて休息時間を与えることは可能か？

可能である。いかなる24時間中最少10時間とされる休息時間を、2回を超えずに分割することができ、そのいずれか1回の休息時間は、少なくとも長さ6時間とし、1回目の休息から2回目の休息まで14時間以上の間隔が空いてはならない。1時間以内の短い休息は、ここで言う休息時間として考慮されない。

規則 2.4 休暇の権利

49. 主管庁は、カデットの卒業認定に含まれる12か月の乗船を許可するか？

カデットが、最低12か月の船上訓練を含む訓練プログラムに登録されている場合、主管庁は、A2.5.2 b)の要件の例外措置を与える意向でいる。

50. 船上で休暇手当を船員に給付することは、この条約で認められているか？

MLC は、休暇手当の支給時期について規定していない。A2.4.3によれば、主管庁の指示を除き、最小限の年次休暇を手当の支給によって不要とするいかなる契約も、禁止されている。現金による事前支払いの見返りに、船員が年次休暇を不要とする契約は不適合となるだろう。

51. ガイドライン B2.4.2 では、船員が認定の海事職業訓練コースに参加するために、休暇を取得できることを認めている。また、このコースは、就業としてカウントされるべきであるとされる。これらコースの参加についても、船員に賃金を支払うことが要求されるか？

ガイドライン B2.4.2 では、船員が会社の命令を受け、認定の海事職業訓練コースに参加し、それが就業（通常の賃金支給）としてカウントされるよう勧告している。

これを示す CBA がある場合、その CBA は有効とされるべきである。

規則 2.5 帰還

52. 帰還の為の財政的保障を与える責任は、旗国にあるか？

MLC2006 の Reg. 2.5.2, RLM-108/10.342 に従えば、船主が、MLC2006 の A2.5 基準に基づき、船主の責任・義務として、帰還の為の財政的保障を与えなければならない。

53. 船主が、雇用契約を終了させ、その帰還費用を船員に請求することは可能か？

A2.5.3によれば、国内法、規則、その他の取り扱い、適用可能な CBA に従って、船員の雇用契約義務の重大な不履行が発覚した場合にのみ、船主は、船員から帰還費用を請求することができる。RLM-107, section343 に、帰還に際する権利の消失が明記されている。

54. 主管庁は、コードに従い、船員が帰還できることを確実にするための、船主が設ける財政的保障として、どのような形式のものを受け入れるか？

主管庁は、基準 A2.5.1(b)(ii)、又は正当な理由による船員の帰還を確実にする財政的保障を与えることするリベリア法規 336 に基づく、船主の義務を明記した P&I 証書を、受け入れる予定でいる。

基準 A2.5.1(b)(i)、A2.5.1(c)における帰還の財政保障に関し、2013年8月20日までに、船主の為の実現可能な国際的解決策が出てくると理解しているが、船主による事業放棄/破産を理由とする帰還の場合、MLC2006の適合確認の為、船員の帰還を保証する財政的保障の証拠の提出を船主に要求することを、主管庁は、しばらくの間見送る決定をした。ILO と IMO が、船主が船舶を放棄した場合に、提供すべき財政的保障に関する要件を明確にする条文を開発したことに留意すべきであり、2013年8月20日以降の MLC の改正、又はその他の国際条約改正として提案される予定である。

55. 国内法による帰還の権利が船員に与えられていることを、どのように船員に教授するか？ (A2.5.9)

船員に帰還の権利が与えられていることは、既に国内法、又は雇用契約書に既に含まれているか言及されているだろう。若しくは The Maritime Notice MLC-003/3.6、リベリア規則 RLM-107/section342 の両方又は何れか一方が、船員への指示となるだろう。

規則 3.1 居住、レクリエーション設備

56. 既存の ILO 条約 92, 133 適合に関する、主管庁の要求は何か？

国際労働機関(ILO)の船員居住設備に関する国際労働条約 92(C. 92)は、1977年6月7日からリベリア籍に効力を与えており、1977年6月7日以降に起工したリベリア籍船に適用されてきた。

1978年5月8日、リベリアは、国際労働機関(ILO)の船員居住設備に関する国際労働条約 133(C. 133)に署名し、批准国となった。1991年8月27日に実際に施行され、1991年8月27日以降に起工したリベリア籍船に適用されてきた。

IL0 C. 92, 133 は、条約批准国に対し、適用を確実なものとするための法や規則の効力維持を求めている。

リベリア規則 12LM 107/12 及び RLM-108/2. 35 は、主管庁が、耐航性を維持するための規則を策定し、The Maritime Notice INT-001 に記述のある国際条約に、船舶が適合することを要求している。

主管庁の検査官、又は認定済みの R0 が、主管庁の代行として IL0 の検査をするであろう。

船舶が完全に条約を満たす場合、主管庁から 5 年を超えない期間の IL0 適合証書が発給される。

特定箇所の免除を受ける場合、主管庁から 5 年間有効の IL0 免除証書が発給される。

57. 船舶に IL0 92, 133 証書の両方、若しくは何れか一方が備わっていない場合どうなるか？

船舶は、IL0 92, 133 の両方、若しくは何れか一方がどの程度適合しているかについて、旗国検査員により検査されなければならない。さらに、本船の居住設備の図面は、検証のために主管庁 (MLC@lisr.com) へ送付されなければならない。IL0 検査実施のアレンジは、検査担当部署 (audit@lisr.com) にコンタクトしなければならない。

58. 他の旗国のもと、IL0 92, 133 の両方、若しくは何れか一方の居住設備証書が与えられている船舶はどうか？リベリア船籍により検査を要求されるか？

要求されない。他の旗国のもと、IL0 92, 133 の両方、若しくは何れか一方の居住設備証書が与えられている場合、リベリアは IL0 検査を要求しない。その IL0 証書は、直近の旗国年次安全検査で、現状が満足状態であるとの報告書に基づき、リベリアにより再発給される可能性もある。

先の旗国による IL0 92 の証書のみを備える船舶の場合、IL0 C. 133 にどの程度適合しているかを確認する為、居住設備に関する図面の検証が必要となり、検証後 IL0 92/133 に対する居住設備/免除証書が発給される。

59. MLC2006 に基づく検査と証書発給を受けた後、5 年毎に更新される IL0 92/133 適合証書は、A3.1 基準に適合する内容の一部となるか？

有効な IL0 92/133 の適合証書、又は免除の証書が主管庁に提出された際、DMLC Part I が本船に発給される。その DMLC I 証書は、5 年の有効期限を有し、定期的な MLC 検査を行うことを条件に、MLC 証書と同様に IL0 92/133 (構造と設備) への適合、又は免除を証明するものである。IL0 92/133 の証書は、DMLC 証書と MLC 証書に置き換わるであろう。

60. MLC2006 施行後に建造された船舶にあって、2 人のカデットが 1 つの寝室で就寝することは可能か？

A3.1.9 a) に従えば、旅客船、特殊目的の船舶 (トン数は問わない) を除き、3,000 GRT 以上の船舶にあっては、船員に個別の寝室を与えなければならない。

しかし主管庁は、船上での就労経験を要する特定の資格取得のための訓練プログラムに参加するカデットに関しては、質問の形態の寝室の供給方法を認める可能性がある。

61. 長期航海を行う巨大な船には、スイミングプールを装備する必要はあるか？

必要ない。しかし、Guideline B3.1.11.4 e)に従えば、考慮する必要がある。

62. 我々は、現在建設中で、MLC2006 施行後に完成する新造船を控えている。
リベリア主管庁は、騒音・振動に関する適合証書 (CoC) を要求するか？
要求するのであれば、どのガイドライン、及びその制限はどんなものか？

MSC91 において、2012 年 5 月の MSC90 で承認されていた、現在非強制の船内騒音レベルに関するコード (Resolution A.468(VII)) 及び当該コードを強制化する SOLAS II-1/3-12 の改正が若干の修正を加え、採択された。

当該コードは、強制要件と非強制要件を含んでおり、効力発生日は、以下の通り、起工日ではなく建造契約日に基づき設定され、1600GT 以上の新造船を対象として適用されることになる。

- a) 2012 年 1 月以降に建造契約がなされた場合、又は、
- b) 建造契約がない場合にあっては、2015 年 1 月以降に起工 (キールレイ) である場合、又は、
- c) 2018 年 1 月以降に完工する場合

63. リベリアは、現在リベリア籍船、又は他の旗国からリベリア籍へ転籍して間もない船舶に対し、騒音調査報告書を要求するか？

決議 A.468 には、騒音調査報告書の要件は記載されていない。しかし、主管庁は、騒音と振動に関しては IMO Res. A.468(VII)、振動に関しては ISO 6954 の基準値を、それぞれ下回ることを推奨している。

MLC-004/4.6 に、騒音と振動に関するガイドラインの記載がある。

64. MLC2006 施行後に建造された船舶に対し、DMLC Part I を発給する際、主管庁は、MLC2006 で要求されている船舶内の居住・レクリエーション設備に対する適合を、どのように確実なものとするか？

新造船登録の適合証明書 (Class Statement) (認定済の R0) が、設計、構造、設備に関する規則 3.1, 3.2, 4.3 に関する検査が実施され、適合している旨を示すだろう。

65. MLC2006 施行後の新造船に対し、リベリアは以下の設備を認めるか？
タイプ A: 洗面器が準個室のバスルームに設置され、寝室には設置されない。
タイプ B: 洗面器が寝室に設置され、準個室のバスルームには設置されない。

タイプ A に関し、MLC2006 施行前に造船された既存船であれば、ILO C 133/Art. 8 を満たしている。

しかし、「MLC2006 施行前に造船された船であれば」である。つまり、バスルームが個人用でないので、タイプ A は、条約施行後は、「洗面器が個人用のバスルームに整備されている場合を除き、各寝室に供給される」という A3.1.11(d) を満たしていない。

タイプ B に関しても、MLC2006 施行前に造船された既存船であれば、ILO C 133/Art. 8 を満たしている。主管庁は、タイプ B が、MLC A3.1.11(c), A3.1.11(d) の両方を満たしていると考え。従って、洗面器寝室に設置されているので、準個室のバスルームに追加の洗面台が設置される必要はない。

66. ベンチレーターまでの高さが、要求値の 203 cm を満足しない設計を、リベリアは認めるか？ (A3.1.6)

天井高が 203 cm から、199 cm に下げられたとしても、船員に不快感を与えるとは考えにくいので、主管庁はこれを認める。

67. リベリアは、独立の読書室の設置を要求するか？ (B3.1.11.4 f)

主管庁は、読書室の設備として、本を収納するための箱、又は本棚の設置を認める。

68. 蚊避けに適した装置として、リベリアが考えるものは何か？(MLC-004/4.3.2)

MLC-004/4.3.2では、扉と舷窓を開口し換気する際、蚊が寄生するとされる港での防護が明記されている。舷窓と扉の開口に、防虫網を設置することが考えられる。

さらに、マニラ蚊が寄生する地域では、虫よけや予防薬を使用するなどして、訓練により船員が自己防衛することも検討すべきである。

規則 3.2 食べ物、配膳

69. リベリアは、6か月を超えない間隔で、清水の検査を強制するか？

MLC-004./5.5.2は、清水タンクの清掃と消毒を要求している。これに関し、適用可能なガイドラインはあるか？

リベリアは、清水の検査を強制しないが、推奨している。また、検査を要求する沿岸国も存在する。何れの港でも、清水を積載する前には水質報告書を確認すべきである。

清水の検査は、積載する清水の質に関する船員からの潜在的な不平に対応することになる可能性がある。

清水タンクの清掃と消毒のガイドラインは、WHOの「国際船舶医療ガイド(International Medical Guide for Ship)」や、「船舶衛生ガイド(Guide to Ship Sanitation)」に記載がある。

70. 科学物質やバクテリアによる清水の汚染が、船上で検査される可能性はあるか？

清水は、WHOの飲料水ガイドラインやその他の国際的な要件(US EPA, EUなど)に従い、検査される可能性がある。

71. 船主は、どのようにして船内に十分な質と量の食糧を確保すればよいか？

リベリアは現在、船員に供給する特定の食糧配給量を示しておらず、船内で支給される食糧の栄養価、量、質の決定は、オペレーターの専門家、及び船長に委ねている。

船長と船員は、湾で供給された食糧の品質が、その会社の基準を満たしているか判断し、それを満たさない場合には、受け取りを拒否すべきである。

毎週の献立を考えることは、高栄養価で、豊富な種類の食材が、確実に船員に支給される有効な手段である。

主管庁の検査員は、航海の種類と期間を確認した上で、搭載された食糧の質、種類を検査し、場合により、栄養価を評価する為に献立の検査を行う。

72. コックのための、特別な資格(Special Qualification、以下SQ)は要求されるか？

要求されない。しかし、船主からの要望があった場合、主管庁は、コック対象のSQを提出する。船主は、コックが、以下のa)、b)の要件を満たしている場合にあっては、SQを要求できる。

- 主管庁により認定を受けたコック訓練コースの修了証書、又はMLC2006のA3.2.4基準に従ったコック訓練コースを修了したことを証明する、MLC2006の批准国によって発給されたその国の証明書。
- コックとして現在従事している船員に関しては、船主、又はその代表者による証明書(Attestation)。その内容は、コックが直近の5年間で最低2年間コックとして乗船し、訓練され、資格を持ち、経験に富んだ料理法、衛生法、食品取扱、在庫管理、環境保全、衛生かつ安全な配膳に従事する能力を有していることがわかるもの。
The Maritime Notice MLC-004 Annex Iに、既にコックとして従事する船員のための証明書の書式を記載している。

73. 主管庁は、ILOのShip 's Cooks 条約, 1946(No. 69)に基づき、既存のコックがA3.2.3基準に適合していることを示すために発行された調理師証書を受け入れるか？

主管庁は、The Certification of Ship's Cook Convention, 1946 (NO. 69) (ガイドライン B3. 2. 2. 3) の批准国により、2013 年 8 月 20 日以前に発給された船内コックの資格証書を認める。さらに船主は、MLC で要求される在庫管理、環境保全、配膳の衛生、安全についての経験をコックが有しているという証明書 (Attestation) を提出しなければならない。

74. Maritime Notice MLC-004 5. 3. 2 には、配膳係として雇用された全ての船員は、果たすべき職制及び業務について、適せつに訓練、指導されるべきである、との記載がある。これに関する主管庁の要件は何か？また、それぞれの課程について証書を用意する必要はあるか？

陸上、又は船内での訓練実施、その実施証明書、又はそれと同等なものが、配膳係の訓練や指導の証明となるだろう。

MLC-004/5. 3. 4, 5. 3. に、コックの訓練証明に関する記述がある。主管庁より認定を受けたコック訓練コースの修了証書、又は MLC2006 の批准国によって発給された国内免状、又は船主からの証明書 (Attestation) がこれにあたる。

75. MLC-004/5. 3. 4 に従う場合、主管庁は、船主、又はその代表者が、2013 年 8 月 20 日の MLC 施行後に乗船するコックに対し発行した証書 (Attention) を認めるか？

2013 年 8 月 20 日の MLC 施行前の直近 5 年以内に、既存の船員が、必須とされる 2 年の職務経験を有する場合、船主、又はその代表者がその船員に発行した証書 (Attestation) が、2013 年 8 月 20 日の MLC 施行後に発行されたものであっても、主管庁はそれを認める。

規則 3.2 船主の責任

76. 船員の帰還後の病気と怪我に関して、船主はその支払い責任を有するか？

MLC の A4. 2. 1 基準に従えば、船主は、船員雇用開始日から帰還日までの間に生じた船員の病気と怪我についても、その責任を負う。

77. P&I 保険の扱う範囲は、A4. 2 基準に要求される財政的保障要件を満たすか？

P&I 保険は、業務上の傷害や病気、危険な状況に帰する船員の死亡や長期就業不能を含み、A4. 2 基準で要求される船主責務を取り扱っており、A4. 2 基準の財政的保障要件を満たす。

規則 4.3 健康と安全の保護、災害予防

78. A4. 3. 1 b で言う「周囲を取り巻く要因」とは何を指すか？

これは、埃、熱、放射能、冷気、ガス、煙草の煙を含む。(B4. 3. 2)

79. A4. 3. 5(b)に従えば、船主のリスク評価を支援する為に、主管庁は、どのように災害と病気に関する統計値を公表するか？

A4. 3. 8 と MLC-005/3. 3. 3 a に従えば、主管庁は、一般的な事故と傷害の統計値を与える。

規則 4.4 陸上の福祉施設の利用

80. 船主は、船員の陸上の福祉施設利用をどう保障するか？(規則 4. 4)

船員供給国は、自国に福祉施設が存在することを確実なものとする責任があり、船主は、船員がそれら福祉施設を訪問するために必要な上陸許可を与える義務がある。

規則 4.5 社会保障

81. リベリア籍船の船員には、リベリアの社会保障制度に基づく社会保障を受ける資格が与えられるか？

与えられない。法規 A4.5.3、MLC の 5.3 によれば、その地域に居住する船員への社会保障保護の付与は、通常、船員供給国の責任とされる。しかし、船員供給国が MLC2006 未批准国である場合、船主は、A4.5.1 基準に言及されている 9 つの社会保障のうち、最低でも 3 つを船員に付与することを保障しなければならない。

82. リベリア籍船の船員への社会保障付与に関する主管庁の要件は何か？社会保障はどのように支払われるべきか？

当条約を批准する船員供給国は、その国家事情に応じ、通常その国家に居住する船員を対象とする、A4.5.1 基準に言及されている補足的なものを含む社会保障付与に取り組む責任を負う。当条約は、9 つの社会保障のうち、最低でも 3 項目の付与を命じる。

現在、主管庁は、既存の健康管理と医療保護に関する条項に加え、死亡と長期就業不能に関しても、A4.1、A4.2 に基づく社会保障を付与するよう、船主に対し要求している。

社会保障付与の助けとなる強制的控除（寄付）は、船員供給国の国内法に従って行われるべきである。船主は、船員賃金からの法的な控除、また船主からの寄付を、できる限り行い、それを記録すべきである。

MLC2006 未批准国出身の船員を配乗する際、船主は、A4.5.1、A4.5.2 基準で要求されている船員への社会健康保障付与を保障しなければならない。

当条約は、双方（労使間）、又は三者間（労使及び旗国）で合意がなされるような機会を提供する、又は船員の国内法制のもと、民間の保障制度、又は CBA、若しくはこの両方を通して設けられる寄付金制度を提供する。

規則 4.5 海事労働証書と宣言書

83. リベリア主管庁の Maritime Notice MLC-001 Annex I により発給された DMLC Part I は、全ての船舶に対して包括的なものか？それとも、DMLC Part I は、船舶ごとに発給されるか？

当該 Annex I に記載される DMLC Part I は、単なる包括版である。

実際には主管庁が、いかなる実質的な同等措置(substantial equivalent)、又は免除要件(exemption)を含む DMLC Part I を各船舶に発給する。

84. DMLC Part I を取得するための要件は何か？

主管庁は、有効な ILO 92/133 の両方、又は何れかの証書を、船級のレコード又はウェブサイトより取得する予定である。船舶の船籍登録時、又は引き渡し時に、有効な ILO 92/133 証書を備えておらず、R0 による証書発給を一度も受けていない場合には、居住設備の図面を主管庁に提出し、船舶検査が必要となる。

さらに、オペレーター及びその船舶に、主管庁の要件を完全に適合できない MLC2006 の要件がある場合、主管庁は、MLC2006 Article VI(4)の要件が満たされていることを確認した上で、それを実質的な同等措置(substantial equivalent)として認める。

免除要件(exemption)と実質的な同等措置(substantial equivalent)は、DMLC Part I の最後のページに記載され、船舶に発給される。

85. 条約で要求の対象とならない 500GT 以下の船舶に、ボランティアベースで DMLC Part I の発給を要求する船主に、当該証書を発給する主管庁の方針は何か？

500GT 以下の船舶の船主が、その船舶に対する DMLC Part I の発給を要求した場合には、主管庁はこれを発給する。

86. MLC2006 の施行を待たずに、既存船に対する MLC Interim 証書の発給を求めることは可能か？

主管庁は、2013 年 8 月 20 日より前に、MLC 証書発給の為の検査、検証、証明が完了することを条件に、既存船に対し MLC Interim 証書を発給するだろう。

87. DMLC Part II の作成にあたり、どのような書式を用いればよいか？

各社は、The Maritime Notice MLC-001/AnnexVIII、又は Appendix A5-II を用いて、14 の項目がカバーされるように DMLC Part II を作成しなければならない。その 14 項目に対する対応処置は、記載される会社名と検査員名が記載される最後のページは別ページとし、要求ではないが、船舶の IMO ナンバーを DMLC Part II 各ページに記載することを推奨する。

88. 主管庁による DMLC II 検証は、どの程度の時間を要するか？

初期 DMLC II 検証は、受領から 1 か月以内で完了する。最終承認については、記載される内容による。

主管庁が遅延することなく検証を完了できるよう、船主は 2013 年 8 月 20 日の条例施行前に、DMLC Part II を充分前もって作成しておくことが推奨される。

89. DMLC Part II を、船内で電子的に保管することは可能か？

A5. 1.3 基準に従えば、DMLC は船内で保管され、そのコピーが船内の見える場所に掲示されていなければならない。その場合、船員、旗国検査員、ポートステートオフィサーが閲覧できる様、DMLC のハードコピーが必要となる。

90. MLC2006 の施行後、他の条約批准国籍からリベリアに移籍する船舶に対し、Full Term MLC 証書を、その移籍時に発給することは可能か？

MLC2006 の施行後、他の主管庁より承認を受け、MLC2006 を運用している既存船に対しては、MLC Interim のための検査は不要であり、Full Term の MLC 証書を発給することは可能である。但し、この場合には、運用実績の全記録と証拠に加え、リベリアの DMLC が本船に備えられていることが条件となる。

91. 主管庁の代行として、船級協会が、DMLC Part II の検証を行うことは認められているか？

リベリアは DMLC II の検証を、いかなる船級協会にも委譲していない。検証は、主管庁によってのみ行われる。旗国としてのリベリア主管庁は、ギャップ（証書と本船）が存在した場合、直ちに受け入れ可能な解決策への意見、解釈、代替準拠等を決定し助言することができる。従って、船級のような、第三者を介した場合にありがちな、拡大調査や遅延などを回避することが可能である。

この手順により、船内検査の時間の著しい削減を可能にし、会社や船員の貴重な時間を節約することができる。

92. DMLC II の作成にあたり、既存の安全管理システムで採用されている措置を、参照することは許されるか？

許される。DMLC II では、既存の安全管理システムの措置の参照が可能である。

93. DMLC Part II は、**検証のために、どのように作成され、提出されるべきか？**
また、DMLC Part II の検証、及び承認に関する手順は何か？

DMLC Part II の作成及び提出に関するガイダンスは、MLC-001/section 2.3, 2.4 に記載がある。主管庁は DMLC Part II の作成のために、The Maritime Notice MLC-001 の Annex II に DMLC Part II の書式、及び DMLC Part II の検証質問表を提供している。

なお、DMLC Part II の検証質問表は、以下のリンクより参照可能である。

http://www.lisscr.com/lisscr/Portals/0/Liberian_DMLC-II_review_questionnaire.pdf

主管庁は、DMLC Part II 及び関連する文書の受理に際し、受理通知後、検証を開始する。DMLC Part II の改訂及び追加の書類や情報が必要な場合、船主はその旨を通知される。主管庁は検証を進める間にも、ギャップ解析とガイダンスを提供する。

検証が満足な結果をもって完了した場合、承認されていることを示すために、対応措置が記載された DMLC Part II の全ページに押印がなされる。

MLC 検査員による検査が完了した際、検査員によって DMLC Part II が裏書され、MLC 証書が発給される。

規定 5.1.4 検査及び施行

94. MLC の中間検査が MLC 証書の 2 年目又は 3 年目の検査基準日に行われられない場合、MLC 中間検査の延長は可能か？

この場合、規則 A5.1.3.14 に従い、MLC 証書は無効となる。

しかし、MLC 証書発給時と同様の範囲及び同程度の追加検査により、有効性を回復することができる。

95. MLC 証書の失効期日前に更新ができなかった場合、検査可能な港まで航海できるよう、有効期限の延長は可能か？

主管庁は、失効するであろう MLC 証書の延長をケースバイケースで認める可能性がある。検査の申請時に MLC 証書が失効していた場合、期限の延長は認められず、証書は失効、又は取消される。不十分な計画や経済的な理由は、延長の正当な理由として受け付けられない。

96. MLC2006 における、“検査によってのみ検証される”項目に対する、主管庁の方針は何か？これらの事項に対する不備は、どう証書に影響を及ぼすか？

条約を施行している主管庁が要求していることは、検査を受け、検査時に発見されたいかなる不備も検査報告書に記録されることである。確認された全ての不具合 (Deficiency) は、主管庁の定める検査報告手順に従って是正することが要求される。

DMLC に採用された措置に対する不具合 (Deficiency) が是正されるまで、又は是正計画を検査員に提出するまで、加えて、深刻な不具合 (Deficiency) の場合には主管庁の承認を得るまでは、MLC 証書は発給されない。

97. 誰が会社内で MLC の代表となるべきか？

会社は、組織内であれば誰でも MLC 責任の代表者として指名できる。指名された代表者は、Liberian DMLC Part I の要件や、その会社の DMLC Part II によって採用された措置への理解を含む条約に関する十分な知識を有していなければならない。

98. 2013 年 8 月までに MLC2006 証書を発給されていない船舶は、ポートステートに拘束されるか？

PSC は、条約適用の一応の証拠として、DMLC 付きの有効な MLC 証書のみを受け入れる。

ILO Resolution 17 の最後の文で記載されているように、有効な MLC 証書及び DMLC 証書が無い場合には、PSC は、船舶の条約要件への適合検査を行うであろう。

99. MLC 証書及び DMLC の原本は、船内で保持しなければならないか？

MLC2006 の基準 A5.1.3 の段落 12 によれば、現在有効な MLC 証書と DMLC は、(中略) 船内に保持され、そのコピーは、船員が閲覧できるよう船内の目立つ場所に掲示されなければならない。また、国内法規に従い、コピーは、船員の要求に応じ、船員に与えられなければならない。(中略)

この参照に示す通り、MLC 証書と DMLC 証書の原本とコピーの両方が船内に保持されることが要求される。

100. 認定の R0 (一般に船級協会) の変更は、既に発給された有効な証書に、何らかの影響を及ぼすか？

規則 A5.1.1 の段落 3 で、以下の記述がある。

MLC の検査と証書発給のための有効的な制度の設立にあたり、条約批准国は、適切、公的機関、又はその他組織 (他の批准国が認めるならば、他国の認める組織を含む) に代行権限を付与してもよい。この機関とは、検査、又は証書発給、又はその両方を行う有資格かつ独立的な機関として認められたものである。全ての場合において、条約批准国は、その国に登録されている船舶に従事する船員の労働・居住環境に関する、検査と証書発給における全ての責任を負わなければならない。

旗国が、代行権限の委譲に関わらず、検査と証書発給の全ての責任を負うことから、R0 を変更しても、既に発給された有効な証書には影響がない。

規定 5.1.5 船内での苦情処理手順

101. MLC-006 Annex I, item 10 に従えば、苦情を解決する為に、主管庁高官、担当局長、船長それぞれに 7 日間が与えられるとあるが、これは合計 21 日間を意味するか？

仮にも苦情が発生すれば、解決までにそれぞれ 7 日間、合計 21 日間が与えられる。

102. MLC-006, Annex I において、船員居住国の適当機関の連絡先情報が要求されている。

我々は、その情報をどのようにして入手したらよいか？

船員を雇用する SRPS (Seafarer Recruitment and Placement Service) が情報を収集し、その情報を船内での苦情処理手順の写しに記載し、配乗前に、それを船員に手渡しておくことを推奨する。

103. 船員に対しては、どのように船内での苦情処理手順を認識させればよいか (A. 5.1.5.4) ?

船員に対しても、雇用契約書と同様に、処理手順のコピーを与えなければならない。

規定 5.2.1 港での検査

104. 船舶の MLC 証書、DMLC が整った状況においても、追加の検査が要求される可能性があるか？

MLC2006 の規則 5.2.1 の段落 2、基準 A5.2.1 の段落 1 によれば、MLC 証書、DMLC は、条約適用の一応の証拠として受け入れられなければならない。

それに伴い、港での検査は、以下の場合を除き、証書と DMLC の調査に限られる。

- 要求された書類が、作成されていない、整備されていない、又は誤った方法で整備されている、又は作成された書類が条約で要求されている項目を含んでいない、又はその他の点で無効である
- 船内の労働、居住環境に関して、条約要件を満足していないと考えられる確かな根拠がある

- c) 船舶が、条約適合を避けるために、船籍変更したと考えられる確かな根拠がある
- d) 船上の特定の労働、居住環境が条約要件を満足していないとする苦情の申し立てがある

いずれの場合についても、船内の労働、居住環境を確かめるために、より詳細にわたる検査が行われる可能性がある。それらの検査は、労働・居住環境に、船員の健康・安全への明らかな危険性を含む欠陥があると考えられる場合、又はその申し立てがある場合、若しくはPSC検査官が、この条約要件（船員の権利を含む）に対する深刻な違反を含む欠陥があると考えられる根拠を発見した場合にも行われる。

105. どのような場合、PSC検査官により船舶が拘束(detention)されるか。

基準 A5.2.1 の段落 6、8 では、次の記述がある。

船舶に、条約要件の不適合が発見された場合、認定を受けた職員は、船舶が航海に出られないよう、対策を講じなければならない。その不適合状況は、以下に記す。

- a) 船内の状態が、明らかに船員の健康、安全に危険を及ぼしている、又は、
- b) 結果としてその不適合が深刻な、又は繰り返しの条約違反（船員の権利を含む）を構成している

上記の条約要件不適合船は、修正を行うまで、又は認定を受けた職員が、不適用要件を修正する行動計画を受け入れ、迅速な方法で施行されるまで港に拘束(detention)される。

しかし、基準 A5.2.1 に基づき PSC 官がその責任を果たす際には、船舶の不正な拘束、又は遅延を避けるよう、可能な限り尽力されなければならない。