

中国の「船舶による海洋汚染防止及び管理規則」

中国 油濁清掃業者(SPRO) FAQs – 2014年1月10日改定版

改定実施規則 – 発行日 2012年9月14日

主な変更点

- オイルブームの手配要求がキャンセルされました(Q&A 37)。
- スラッジ排出要求が一時保留されました(Q&A 9)。
- IG Sample Agreement (IG 推奨契約書)は2014年も変更ありません(Q&A 37)。

序文

2010年3月1日に施行された規則では、(a)汚染危険貨物をばら積みで輸送する船舶と(b)10,000総トン以上のその他全ての船舶の船主/オペレーターは、当該船舶が中華人民共和国(以下、中国)入港前に、海事局(Maritime Safety Agency、以下MSA)認可の油濁清掃業者(Ship Pollution Response Organisation、以下SPRO)と油濁清掃契約を締結することが要求されます。MSAは油濁清掃契約の実施規則を発行し、2012年1月1日に施行されました。2012年9月14日にMSAは実施規則を改定し、改定実施規則は2012年9月14日に発効しました。また、MSAは以下のNoticeを廃棄しました。

Notice ([2011]No.211)

Supplementary Notice (HCB[2011]No.359)

MSA Notice No.2

MSA Notice No.3

上記Noticeが廃棄されたことにより、エージェントとConsortiaはMSAの認可が不要となりましたが(Q&A 26及び40をご参照)、MSAはエージェントとConsortiaのリストの発表を続けています。また、着手金の決定に関する規則が緩和されました。本要求は香港、マカオ及び中国本土の内陸水路(但し、Nantongを除く)には適用されません(Q&A 52をご参照)。また、10,000GT未満のLNG船、石油製品を輸送する10,000GT未満の船舶で空船の場合、その他液体貨物を輸送する10,000GT未満の船舶で空船の場合には、当該要求は適用されません(改定実施規則Article 17)。

なお、China MSAより2013年9月に発行されたNotice (2013) No.593にて、補油作業中もしくは油/HNS貨物の積荷/揚荷中のオイルブームの手配要求がキャンセルされました(Q&A 37をご参照)。当該Noticeは2013年10月1日より有効となっています。

本FAQsはMSAによるガイダンスを反映し、2014年1月10日時点の状況に基づくものであり、2012年12月21日付FAQsを改定するものです。

油濁清掃業者(Ship Pollution Response Organisations = SPROs)

SPROsの認可

1. 認可SPROsとの契約要求は現在中国全港で厳格に実施されているのでしょうか？

China MSAは、2012年3月1日からSPROsとの契約要求を厳格に実施する旨指摘していました。現地のMSAによってはより厳格な要求を実施する場合もあるかもしれません。いずれにせよ、過怠金や本船の遅延を避けるために契約要求をきちんと充たすことを強くお勧めします。2013年1月1日より、SPROs契約要求の一時免除は認められなくなりました。但し、HCB[2012]No.658(改定実施規則のNotice)のClause 5には、認可SPROsが存在しないエリアでの代替措置が規定されています。

2. 認可 SPRO とは？

SPROs の資本評価のガイドラインに記載されている要求を充たしていると確認され、MSA により認可された油濁清掃業者です(改定実施規則の Appendix 1 をご参照)。このような SPROs はレベル 1、レベル 2、レベル 3、レベル 4 の油濁対応のために船主/オペレーターと契約を締結することが認められています(レベルの説明については下記の「SPROs のレベル」Q&A 46 をご参照下さい)。なお、認可 SPRO であるからといって必ずしも IG ガイドラインに沿った契約条件を受け入れているわけではないのでご注意ください(IG ガイドラインについては Q&A 36、42、46 及び 49 をご参照下さい)。

3. 認可 SPRO であることの証明書が MSA から発行されるのですか？

MSA から油濁対応について認可されたことを示す証明書が SPRO に発行されます。当該証明書は「船舶油濁対応部門資格証明書(Ship Pollution Response Unit Qualification Certificate)」と呼ばれています(改定実施規則 Article 9)。当該証明書は通常 3 年間で有効です(Q&A 6、7 及び 8 をご参照)。

4. 船主/オペレーターが SPRO との契約締結の要求を充たしている旨の証明書は MSA から発行されますか？

そのような証明書は発行されません。

5. 船主/オペレーターはどのように認可された SPRO を確認できますか？

MSA が認可した SPROs のリストが以下のウェブサイト(中国語版)で公表されています。

<http://msa.gov.cn/Notice/NotList/00000000-0000-0000-0300-040000000008>

なお、改定実施規則の遵守に関する Q&A 7 及び 8 もご参照下さい。

当該リストには SPRO が活動を認可されているエリアも記載されています。多くの SPRO は港及び港付近での活動の認可ですが、中には 20 マイル沖での活動を認可されている SPRO もあり、上海のいくつかの SPRO は港内に加え港外の海域での活動が認可されており、Tianjin の SPRO は沖合いでの活動も認可されています。当該リストの英訳は当組合ウェブサイト

(https://www.piclub.or.jp/topics/pollution/?action=common_download_main&upload_id=3383)に掲載しており随時更新しています。

なお、SPRO は中国本土に所在していなければなりません。

6. 改定実施規則は SPROs の認可について新たな要件を規定しているのですか？

新たな要件が規定されています。改定実施規則の Appendix 1 をご参照下さい。

7. SPRO が新たな要件を満たしていることをどのように確認できますか？

契約している、もしくは契約しようと考えている個々の SPRO に確認する必要があります。

改定実施規則の Article 10 では、SPRO は認可失効前 30 日以内に認可更新を申請しなければならないとされています。但し、改定実施規則で SPRO の認可要件が変更されたことから、MSA は 2012 年末までに改定実施規則の要件を満たすことを SPROs に求め、現地 MSA は 2013 年 1 月末までに SPROs が新要件を十分に満たしているかどうか確認することになっていました。MSA は今後も認可 SPROs のリストを発行する予定ですが、同リスト記載の SPROs が現地 MSA の追認を得ているかどうか船主が確かめられる所定の手続きはありません。SPROs が新要件を満たしていると現地 MSA に追認され

ているかどうかは船主が責任を持って確認しなければなりません。なお、上記追認は改定実施規則の Article 12 の要求とは別物です(Q&A 8 をご参照)。認可 SPROs が現地 MSA の追認を得ていることを示すリストは 2013 年 2 月初旬に発行されています。

8. SPRO の状況は毎年再確認する必要がありますか？

改定実施規則の Article 12 では、毎年 1 月 31 日までに認可証発行当局へ年間記録の資料を提出することを SPRO に要求しており、年間記録の資料には Article 24 で要求されているような内容のものが含まれます(これらには SPRO が現地 MSA のチェックを受け来年度も認可 SPRO として適当であると確認されていることを示す資料が含まれます)。また、レベル 1 の SPRO はこれらの書類を現地 MSA にも提出するとともに、Article 24 で要求されている書類も提出しなければなりません。なお、Article 24 は事故対応後の実施報告書について規定しています。

9. 海外の船主/オペレーターが、既にスラッジの排出について認可業者と契約を締結している場合でも、別途油濁対応のための契約を締結する必要がありますか？

別途契約を締結する必要があります。スラッジ排出の規則は今般の油濁対応規則とは全く異なります。スラッジ処理業者の認可手続きと油濁清掃業者の認可手続きは別のものです。従いまして、同じ業者との契約であってもスラッジ処理と油濁清掃の契約を別々に締結することをお勧め致します。

なお、China MSA Notice (2013) No.593 では、中国出港前にスラッジ及びその他の廃棄物を排出する要求の一時保留が規定されました。但し、Bohai Bay にある以下の港から出港する場合には引き続き排出要求が適用されます。

Yingkou (Bayuquan を含む) – 营口 (包括鲅鱼圈)

Jinzhou—锦州

Huludao—葫芦岛

Qinhuangdao---秦皇岛

Jingtang (Caofeidian を含む)---京唐 (包括曹妃甸)

Huanghua (Cangzhou を含む)---黄骅(包括沧州)

Laizhou—莱州

Longkou—龙口

Yantai ---烟台

Dalian---大连

Tianjin Xingang---天津新港

Bohai Bay の現地 MSAs は、上記諸港に入港する船舶に対してスラッジ排出に関する書類の提供を求め、ケースバイケースでスラッジ排出が必要かどうか判断するようです。

油濁清掃契約書の署名

10. 船主/オペレーターと SPRO との油濁清掃契約には誰がサインすべきですか？

契約書には、船主/オペレーター、その支店、現地事務所、エージェント、船舶代理店、船長がサインできます。

11. 中国に居住する船主/オペレーターは直接 SPROs との契約書にサインできますか？船主/オペレーターの中の誰が当該契約書にサインできますか？

中国所在の船主/オペレーターの場合、直接 SPRO と契約することができます。但し、油濁清掃契約書には法定代表者がサインしなければなりません。

12. 中国に支店、現地事務所、代行者を有している海外の船主/オペレーターは、SPRO との契約書に直接サインすることはできますか？

支店、現地事務所、代行者が中国に所在していて、中国の関係当局への営業登録がなされているならば、これらを通じて直接サインすることができます(改定実施規則 Article 18 をご参照)。

改定実施規則 Article 18

規則に規定される船舶のオペレーターとは、船主、管理者、実質運航者を言う。

船舶のオペレーターは、油濁清掃業者との油濁清掃契約締結を、支店、現地事務所、エージェント、船舶代理店、船長に委任することもできるし、自ら締結することもできる。

船舶のオペレーターが、油濁清掃業者との油濁清掃契約締結を、支店、現地事務所、エージェント、船舶代理店、船長に委任する場合、当該支店、現地事務所、エージェント、船舶代理店は適切な営業資格並びにオペレーターの委任状を所持していなければならない。

13. 支店や現地事務所の誰が船主/オペレーターを代理して契約書にサインすべきですか？

法定代表者です。エージェントを起用せずに支店や現地事務所が契約書に直接サインする場合、船主/オペレーターの委任を受けた支店/現地事務所の法定代表者がサインしなければなりません。

14. MSA は SPRO 契約書にサインするための委任を船主/オペレーターから受けている者のリストを公表するのでしょうか？

中国に所在し契約書へのサインの委任を受けている者のリストが MSA から発表されています。

15. 海外の船主/オペレーターで中国に支店や現地事務所を持っていない場合、代理で油濁業者との契約書にサインするエージェントを起用する必要がありますか？

必ずしも起用する必要はありません。海外のオペレーターは MSA 認可 SPRO と直接油濁対応契約を締結することもできますし、エージェントを起用することもできます。

また、船主/オペレーターから委任を受けている場合には、船長も SPRO との契約書にサインすることができます(Q&A 21 をご参照)。但し、本船の出港手続きの遅延につながる場合がありますので、船長が SPRO との契約書にサインするのは緊急の場合のみとすることをお勧めします。なお、船長が契約書にサインする際には、本船のスタンプを契約書に押すべきです。

16. 海外の船主/オペレーターで中国に支店/現地事務所があるものの、支店/現地事務所では直接 SPROs との契約締結を扱う状況にない場合、SPROs との契約書にサインするエージェントを起用することはできますか？また、エージェントは海外の当社と中国の支店のどちらが起用すべきですか？

エージェントを起用することも可能です。契約書には海外の船主/オペレーターの法定代表者、支店/現地事務所の法定代表者(但し Q&A 22 をご参照)、委任を受けたエージェントがサインすることができます。エージェントを起用する場合、海外の船主/オペレーターの法定代表者はエージェントに対して LOA を出すとともに、エージェントとの契約が必要になる場合もあります(Q&A 26 をご参照)。

17. 海外の船主/オペレーターの当社、支店、現地事務所の中で、誰が SPRO との契約書にサインすべきですか？

法定代表者もしくは法的に委任を受けた者です。例外的に、船長も船主/オペレーターを代理して契約書にサインできる場合があります(Q&A 15 をご参照)。

18. SPRO の誰が契約書に署名するのですか？

法定代表者もしくは SPRO により法的に委任を受けた者です。

中国ではサインよりも社判(company chops/stamps)がより重要視されるので、SPRO のサインに加え社判も契約書に押すことが望まれます。中国では社判は全て現地警察に登録されています。

19. 用船者が認可 SPRO との契約書に署名するのはどうでしょうか？

改定実施規定にて「オペレーター」は船主、管理会社、もしくは実際の船舶運航者とされており、用船者も含まれると考えられますが、油濁事故の際に一次的責任を負うのは船主もしくは管理会社であり、船主が SPRO と契約し油濁事故の際に清掃作業のコントロールを行うべきです。用船者が SPRO と契約し自発的に油濁責任を負ったと看做されるような場合には、用船者に対するクラブカバーに支障が生じる可能性があります。

委任状(Letter of authorization, LOA)

20. 中国に支店、現地事務所、代行者がない海外の船主/オペレーターが SPRO との契約締結のためエージェントを起用する場合、エージェントとも契約を締結する必要がありますか？

エージェントとの契約は必ずしも必要ありませんが、エージェントが代理で SPRO との契約を締結することを委任する委任状(LOA)にサインする必要があります。IG は委任状のフォームを作成しています。委任状フォームは当組合ウェブサイト

https://www.piclub.or.jp/topics/pollution/?action=common_download_main&upload_id=3382 からダウンロードできます。委任状フォームは多くのエージェントに認識され、現在最も多く使用されています。IG 作成委任状フォームには「IG LOA dated 6 December 2011」とのフッターが付されています。なお、エージェントとも契約を交わすことをお勧め致します。また、既発行の LOAs は期限なく、もしくは規定された有効期限まで効力を有します。

21. 海外の船主/オペレーターが緊急で中国に入港する必要がある場合、SPRO との油濁清掃契約が必要であり、船長が代理で油濁清掃契約書にサインできると理解していますが、船長に LOA を与える必要がありますか？

船長にサイン権を授与する必要があります。権限付与は LOA の形式で行い、船長が変更する場合もあ

るので、LOA では「the master of xxxxxx ship」がサイン権を有する旨記載し具体的な船長名は記載しないことをお勧めします(Q15 をご参照下さい)。

22. 中国に支店/現地事務所がある海外の船主/オペレーターの場合、支店/現地事務所に SPRO との契約締結するための特別な権限付与を行う必要がありますか？その場合、LOA を出す必要があるのでしょうか？また、LOA は MSA に提出する必要がありますか？

改定実施規則の Article 18 をご参照下さい(Q&A 12 をご参照)。支店/現地事務所は関係当局への登録が必要です。海外のオペレーターの中国支店/現地事務所の中には既に MSA に登録しているところもあり、登録者名は MSA のウェブサイトでご覧いただけます(<http://msa.gov.cn>)。

23. そのような委任状のフォームはありますか？

IG 作成委任状フォームをご使用下さい(Q&A 20 をご参照)。

24. 誰が委任状にサインすべきですか？

会社の法定代表者もしくは会社を代表してサインする権限を付与されている者です。

25. それぞれの SPRO との契約書にサインする者へ個別の LOA を出す必要がありますか？それとも複数港をカバーする包括 LOA とすることはできますか？

オペレーターは 1 通の委任状にサインし送付するだけで十分です。つまり、一つの委任状を特定業務を実施する権限を付与された異なるエージェント名/宛として用いることができますし、複数船のために複数港で複数の SPROs と契約締結する権限を委譲されている一つのエージェント向けとすることもできます。なお、当該エージェントは中国法人である必要があります。1 つのエージェントを起用するか、複数のエージェントを起用するかは、船主/オペレーターの中国へのオペレーション/トレードの性質によります。

中国のエージェント

26. エージェントをアポイントすることはできますか？

エージェントが中国に所在し、船主/オペレーターから委任を受けていて、中国法人であれば、アポイントすることができます(改定実施規則 Article 18 をご参照)。SPRO との契約締結のためのエージェントサービスを提供している会社は複数あります。これらの多くは umbrella / alliances / consortia / chained SPRO の関係会社で、umbrella/alliances/consortia/chained SPRO がカバーしていない港の SPRO を選ぶときに補足的に使われます。一方、特定の umbrella/alliances/consortia/chained SPROs に関連していない独立のエージェントが少なくとも 3 社あり、それは CMS、Huatai 及び Sunic です。これら独立エージェントの起用に際しては、エージェントとの契約書の締結が必要となる場合がほとんどです。当該契約書にはサービスの詳細及び料金規定が含まれます。但し、委任状だけで契約書の締結は不要とされる場合もあります。1 つの SPRO との契約書にサインすることだけ委任するような場合には、エージェントとの契約書は不要とされる場合が多いようです。

エージェントは中国本土に所在していなければならず、当該業務を実施するための許可が必要です。当該要求を満たすエージェントのリストは China MSA のウェブサイト(<http://msa.gov.cn>)に掲載されています。2011 年 12 月 22 日付 MSA Notice No.3 では認可手続きに関する要求が規定されていましたが、同 Notice は廃棄されているため、当該要求の遵守は不要となりました。エージェント及び連絡先のリストの英訳は当組合ウェブサイト

https://www.piclub.or.jp/topics/pollution/?action=common_download_main&upload_id=3384)
に掲載されています。新しいリストが発行され次第更新されます。

27. 船舶代理店を SPRO との契約締結のためのエージェントとしてアポイントすることはできますか？

船舶代理店が中国法人で船主の委任を受けていれば、SPRO 契約のエージェントとして起用することができます。

電子書類及び署名

28. SPRO との契約書やエージェント等への委任状を電子形式(PDF)で署名し、E-mail で当事者や当局へ送信することは可能ですか？

MSA は当該方式を認めています、電子形式で受領できるシステムは未だ設置されていません。

29. LOA はどこに送付すべきですか？

LOA はエージェントが MSA へ提出すべきものですが、コピーを本船に保持しておくべきです。China MSA は LOAs の送付先 E-mail アドレスをいずれ発表するものと思われます。当該送付先 E-mail アドレスが発表されるまで LOA は郵送で以下の宛先へ送付して下さい。

MSA Beijing, c/o the Department of Ship Safety Pollution Prevention Department

30. SPROs との契約書はどこに送付すべきですか？

本船に保持しておくべきです。現地 MSA に契約書を提出することは不要となりました(実際には多くの SPROs は引き続き提出しているようです)。

31. 書類への電子署名に関して特別な要求事項はありますか？

ありません。

法定代表者

32. 船主/オペレーターの法定代表者とは誰ですか？

「法定代表者」とは定款もしくは類似書類に基づき法令により定められた船主/オペレーターの代表者を意味します。エージェントを起用するための委任状及び契約書は当該代表者によりサインされなければなりません。委任状及び契約書のサイン者は SPRO との油濁対応契約書の中に記載されている代表者と同一である必要があります(IG Sample Agreement dated 6 December 2011 とのフッター付契約書の P5 をご参照下さい)。

33. SPRO の法定代表者とは誰ですか？

「法定代表者」とは定款に基づき法令により定められた SPRO の代表者を意味します。中国法上、法定代表者は社内の特定の者もしくは役員会のような複数の者に権限を委譲することができ、これらの者が定款にて法的書類にサインする権限を委譲されている場合があります。その場合には当該役員が契約書にサインすることができます。SPRO の法定代表者名は MSA 認可 SPROs リストに記載されます。SPRO の法定代表者名は油濁清掃契約書に記載され、同代表者がそれにサインしなければなりません。

34. SPRO を代表して油濁清掃契約書にサインする者は認可 SPROs リストに記載されている代表者でなければなりませんか？また、契約書の冒頭に当該サイン者がリストに記載された法定代表者である旨記載しておくべきですか？

MSA 認可 SPROs リストに記載されている者と SPRO を代表して契約書にサインする者と同じである場合もありますが、別の者がサイン権を委譲されている場合もあります。

契約書

35. 契約書について特定のフォームはありますか？

2011 年 6 月 1 日に MSA は船主/オペレーターが SPRO と油濁清掃契約を締結する際に使用する契約書のサンプル(Sample Agreement)を発行しています。また、新 Sample Agreement が 2012 年 9 月 14 日付改定実施規則の Annex 2 に添付されています。

36. 当該契約書中の規定は変更できますか？

契約書の Article 1 及び 2 は強行規定であり変更することはできません。その他の項目については契約当事者が自由に変更することができます。

IG では推奨追加条項を作成し、IG 推奨契約書に摂取しています(IG Sample Agreement dated 6 December 2011 とのフッター付)。MSA Sample Contract の Article 1 と 2 の変更に伴い、IG 推奨契約書も変更されています。新 IG 推奨契約書(IG Sample Agreement dated 20 November 2012 とのフッター付)は当組合ウェブサイト (https://www.piclub.or.jp/topics/pollution/?action=common_download_main&upload_id=3381) からダウンロードできます。なお、改定版 IG 推奨契約書は以前のものとは大きく変わっておらず、ほとんどの SPROs により受け入れられるものと考えています。

多くの SPROs は船主が要求すると IG 推奨契約書を受け入れるようです。従いまして、まずは IG 推奨契約書を受け入れさせるよう試みて下さい。

37. China MSA の 2012 年版 Sample Agreement には新しい要求が含まれていましたか？

Article 2.4 では Ship to Ship を行う船舶に対してオイルブームの手配要求が、Article 2.5 では共同での緊急対応訓練の実施要求が規定されました。

当時、Ship to Ship を行う両船がどちらも SPRO との契約締結要求の対象である場合、どちらの SPRO がオイルブームを手配し、どちらの SPRO がスタンバイしておくかについては、当事者間で決定すべきと IG では理解していました。

しかしながら、2013 年 9 月に発行された MSA Notice (2013) No.593 にて当該要求はキャンセルされました(但し、China MSA 2012 年版 Sample Agreement(最新版)の Article 2.4 はそのままになっています)。当該 Article は強制適用とされ変更が認められないので、China MSA より特段の通知がない限り Article 2.4 を契約書に引き続き挿入し、現地 MSA がオイルブームの手配を要求するかどうかをお勧め致します。

なお、2012 年 11 月 20 日付 IG 推奨契約書も変更ありません。

38. 関係する現地 MSA がどこかは契約書から分かりますか？

ヘッダーに記載される数字の上二桁が関連する MSA を表します。MSA 番号については契約書の 4 ページ目をご参照下さい。

39. 海外の船主 / オペレーターが複数の SPROs を代表して契約を行う包括 SPRO (Umbrella/Chain/Consortium/Chained organisation) と契約をする場合、どの数字が記載されるのですか？

代表 SPRO の番号です。但し、代表 SPRO がカバーする港以外に入港する場合、代表 SPRO の番号の後に、実現地 SPRO の港、レベル、コードを表す 6 桁の番号が挿入されます。なお、包括 SPRO は MSA の認可を取得しなければならないとする 2011 年 12 月 22 日付 MSA Notice No.3 は破棄されました。従って、当該 Notice に規定された包括 SPRO 形成許可取得のための条件(全参加 SPRO がレベル 1 であること等)は不要となりました。

なお、Umbrella/Alliances/Consortia/Chained Organisations SPRO のリストは MSA のウェブサイト(<http://msa.gov.cn>)に掲載されています。当該リストの英訳はクラブのウェブサイト(https://www.picclub.or.jp/topics/pollution/?action=common_download_main&upload_id=3385)に掲載されています。

40. 契約書では Party A と Party B という言葉が使われていますが、これらはどこに定義されていますか？

契約当事者については契約書の 5 ページに記載されています。Party A は船主/オペレーターで、Party B は SPRO です。

41. IG 推奨契約書で推奨されている追加条項とはどのようなものですか？

2011 年 12 月 6 日付 IG 推奨契約書にて、IG は契約終了と保険付保に関する追加条項の挿入を推奨しています。これらの条項は 2012 年 10 月の新 IG 推奨契約書でも基本的に変更ありません。

IG では、契約に基づき SPRO が負う責任をカバーする保険について、Level 1 の SPRO は最低 RMB2,000,000(改定版 IG 推奨契約書の Article 6)、Level 2 の SPRO は最低 RMB1,500,000、Level 3 の SPRO は最低 RMB1,000,000、Level 4 の SPRO は最低 RMB500,000(Article 5)の保険付保を船主/オペレーターが確保することを推奨しています。多数の中国の保険会社が当該カバーを提供しています。PICC も当該カバーの提供継続を表明しています。

また、MSA と協議の上で油濁事故対応中に当事者が契約を終了できる条項を契約書に挿入することを推奨します(当該要求は改定実施規則の Article 23 に規定されました)。

また、8 条で当事者が中国の裁判所を選択することをお勧めします。

42. 契約書の内容に疑問がある場合、または IG 推奨契約書と異なる契約書を提示された場合どうすべきですか？

当組合までご相談下さい。IG 推奨契約書(IG Sample Agreement dated 20 November 2012 とのフッター付)と異なる条件の契約書を締結する場合、クラブカバーに支障が生じる可能性があります。

43. MSA 認可 SPRO が保険付保条項の挿入を受け入れない場合どうすべきですか？

当組合までご相談下さい。特定港で保険付保を行っていて IG ガイドラインに沿った契約書を使用している SPRO がいる場合、保険付保している SPRO と契約すべきです。緊急に SPRO と契約締結する必要があり当該地域で保険付保している SPRO がいない場合は、年間契約ではなく当該航海に限り保険付保していない SPRO と契約することも容認しうると思われます。SPROs のなかにはこの種の保険が中国で手配可能であることを知らない場合もありますが、保険を付保している SPROs の数は増えつつあります。当該保険は PICC Property and Casualty Company Limited から購入することができます。PICC の Insurance Policy には “Version 3” とのフッターが付されています。PICC の連絡先については当組合までご照会下さい。なお、Insurance Policy はクラブの確認が必要ですのでご注意ください。

44. MSA 認可 SPRO が契約終了条項を受け入れない場合どうすべきですか？

当組合までご相談下さい。なお、当該条項は改定実施規則でも挿入が義務付けられています(Q&A 42 をご参照)。

45. MSA 認可 SPRO であればどの SPRO とも自由に契約してよいのでしょうか？

SPRO が必要なレベルを有しているかどうかによります(Attachment No.1 をご参照)。SPRO は異なるレベルに分類され、レベル 1 が最高です。SPRO のレベルを決定する基準は、2011 年 6 月 1 日に発表され改定実施規則の Annex 1 の Appendix 1 により改定された船舶油濁清掃業者の資本評価のガイドラインに記載されています。SPRO が MSA の認可を得ていたとしても、クラブカバーに支障が生じないようにするためには、SPRO との契約書にサインする前に一定の条件が満たされていること、すなわち、SPRO の契約書が改定 IG 推奨文言に沿っていること、保険付保がなされていること、対応料金が ITOPF により査定され容認可能とされていること、を確認する必要があります。改定 IG 推奨文言以外の契約書が提示されたり、保険付保の証明書(Q&A 42 をご参照)や料金表(Q&A 62 をご参照)が提示されなかったりした場合には当組合までご相談下さい。

なお、レベル 1 の SPRO の認可は北京の MSA により行われ、その他のレベルの SPRO の認可は現地 MSA により行われます。

46. 本船が積載する貨物が本件規則の対象となるかどうかについて、どのように判断したらよいでしょうか？

本船がばら積みで油を輸送する場合や、ばら積み油以外の液状汚染危険貨物を輸送する場合には、本規則の適用対象となります。

MSA は 2011 年 2 月に Notice を出し、当該 Notice に「船舶輸送中の汚染損害の対象となる貨物カタログ」が添付されています。

カタログ(中国語)は以下のウェブサイトに掲載されています。

<http://msa.gov.cn/Notice/NotList/00000000-0000-0000-0300-040000000006>

当該リストに載っていない貨物については、Notice では、「カタログにリストされていないが汚染を引き起こす恐れのある貨物及び汚染を引き起こすかどうか半然としない貨物については、調査及び判定のために MSA が承認した調査機関に提出する」とされています。なお、リストはばら積み貨物にのみ関係し、コンテナ貨物には適用されないこと確認済みです。但し、液化ガスは対象貨物に含まれます。また、改定実施規則の Article 17 では以下の通り規定されています。

Article 17

内陸水路を航行する船舶、液化ガスを輸送する 10,000GT 未満の船舶、ガソリンを輸送する船舶で空船の場合、空船で液化ガスを輸送する船舶に対しては、油濁対応契約の締結は強制的用途されない(上記 2 ページ目をご参照)。

なお、MSA より半潜水型海洋掘削船(semi-submersibles)及び移動式海洋掘削船(Mobile Offshore Drilling Units=MODUs)も本件規則の対象になると確認されています。

47. 従前の MSA Sample Agreement の Annex IV では Class 1-4 と記載されていましたが、これはレベルと同じですか？

同じです。本 FAQs 添付 Attachment 1 の表をご参照下さい。

48. 契約は航海毎に締結しなければなりませんか？それとも年間ベースでの契約になりますか？

どの程度頻繁に中国諸港に寄港するかにより、個々の組合員の判断になります。但し、緊急のため IG ガイドラインに沿わない契約書にサインせざるを得ない場合、適切な保険付保の証明がなされない場合、対応料金が不当に高額である場合には、当該航海に限るものとして、その後の寄港の際の契約について交渉できる余地を残しておくことをお勧め致します。契約はオペレーターと SPRO 間で合意された期間有効です。契約書は、年間/月といった一定期間、もしくは航海ごとの合意が選択できる条項を含んでいます。

49. 現地の MSA や SPROs が航海毎の契約を認めず年間契約とすることを要求する場合がありますか？

現地の MSA や SPROs が航海ごとの契約や年間契約を禁止することは、改定実施規則の Article 21 に反します。

50. 改定実施規則で SPRO との契約が要求されるにもかかわらず、寄港する地域に必要なレベルの SPRO がいない場合、どうしたらよいでしょうか？

改定実施規則を告げる Notice Hai Chuan Bo [2012] No.658 の Clause 5 に基づき、当該港に必要な SPRO がいない場合、暫定措置として MSA は近隣の港の認可 SPRO との契約を認める場合があります。当該港に適当な SPRO が認可された場合、暫定許可は取り消されます。MSA 認可 SPROs のリストに SPRO がいない港に行く場合、暫定措置がその港で取られているかどうかエージェントに確認することをお勧めします。

51. 複数船の契約を特定の SPRO との 1 つの契約にまとめることはできますか？

可能です。改定 IG 推奨契約書(IG Sample Agreement dated 20 November 2012 とのフッター付)の Appendix 1 をご参照下さい。

52. 揚子江(Yangtze River)流域の港を含む中国本土の内陸水路には本規則は適用されないと理解していますが、そのとおりですか？

MSA Nantong 管轄のある海上港を除き、内陸水路には適用されません。MSA Nantong 管轄の海上港である Qi Dong と Ru Dong には本規則が適用されると理解しています。

53. 中国の港で新造船のデリバリーを予定していますが、例え翌年に中国に寄港することがなくてもその船の処女航海のために認可 SPRO との契約を締結しておく必要がありますか？

あります。

One stop service/umbrella SPROS/alliances/consortia/chained organization

改定実施規則の Article 19 に従い、SPRO は提携組織(Chained Organisation)を通じて船舶のオペレーターと契約を締結することもできます。

2011年12月22日付 MSA Notice 2011 No.3 では、当該提携組織に MSA への全関連書類の提出を要求していましたが、当該 Notice は破棄されました。従いまして、提携組織は MSA の認可申請を行う必要はありません。

54. “Chained Organisation”とは何ですか？

“Chained Organisation”は SPROs が合意により形成するもので、対応やサービスについて統一の基準を用います。“Chained Organisation”の全 SPROs は、基本的に同一の契約書、対応料金、着手金を適用します。

55. 複数港で認可されている包括 SPRO と 1 つの契約を締結することはできますか？また、1 つの契約書で済む複数の中国諸港で対応可能な SPRO はいますか？それとも港ごとに異なる SPRO と契約しなければなりませんか？

他の港の SPROs と Umbrella/alliance/consortium/chained organisation を形成している SPRO と契約することができます。Umbrella/alliance/consortium/chained organisation が十分に機能している場合、代表 SPRO は MSA 認可 Umbrella/alliance/consortium/chained organisation のリストに掲載されている他の SPROs を代理して船主/オペレーターと契約することができます(Q&A 57 をご参照)が、いずれにせよ契約の当事者は船主/オペレーターと関連港の SPRO になります。なお、契約書の提出は義務付けられていませんが、改定詳細規則の Article 25 では契約書のコピーを本船に保持し調査の際に提示できるよう義務付けています。

56. 具体的な Umbrella /alliance/consortium/chained organisation の情報はどのように入手できますか？

MSA 認可 Umbrella/alliance/consortium/chained organisation のリストは China MSA のウェブサイト(<http://msa.gov.cn>)に掲載されています。当該リストの英訳はクラブのウェブサイト(https://www.piclub.or.jp/topics/pollution/?action=common_download_main&upload_id=3385)でご覧頂けます。当該リストには Consortium の名前、Umbrella/alliance/consortium の他の SPROs を代表して契約を行う代表 SPRO 及び Consortium の参加会社が記載されています。当該リストは Umbrella/alliance/consortium/chained organisation の参加会社が加えられたり削除されたりするごとに更新されます。

また、OSRO China(在 Hong Kong)は中国での SPRO Alliance の仲介サービスを提供しています。Shenzhen Pearl River Jia Ren Oil Spill Response は 3 つの SPROs の Alliance を統括しています。

Umbrella/alliance/consortium/chained organisation は、共通の対応料金を適用します。但し、対応料金は Umbrella/alliance/consortium/chained organisation 毎に異なります。

着手金/準備金については統一のレートはなく、当事者間で交渉できます(Q&A 60 をご参照)。

57. 契約書の写しは本船上に保持しておかなければなりませんか？

保持しておく必要があります。契約書の 1 条 3 項では、Party A(船主/オペレーター)は、当該契約書にリストされている全船舶上に契約書のコピーを保持し、船員に契約書の内容を熟知させることを規定しています。

58. 契約書では Party A にその他の書類を本船上に保持しておくことを要求していますか？

契約書の 1 条 2 項では、Party B が作成した油濁対応作業計画書の写しを本船上に保持しておくことを規定しています。

59. 油濁対応作業計画書(Pollution Response Operation Plan=PROP)とはどういうものですか？

油濁対応作業計画書(PROP)とは油濁事故の際の作業について SPRO により作成された緊急計画書です。当該計画書は SPRO の認可作業の一部として MSA により審査されます。PROP は SPRO により現地 MSA に提出される必要があります。契約書の 1 条 2 項では PROP を本船上に保持し船員がその内容を熟知しておくことが規定されていますので、契約書に署名する前に SPRO に PROP の写しを求めるべきです。

着手金

SPRO により請求される着手金/準備金は契約書の Appendix II.1 に記載されることとなります。改定前の詳細規則の Article 20 では、当該料金は妥当なものでなければならないとされていましたが、当該 Article は削除されました。

60. 着手金はクラブによりカバーされますか？

カバーされません。着手金は運航費用です。

61. 船舶の到着のどの時点から SPRO は着手金を請求しますか？

SPRO は船舶が管轄地域に入港した時点からスタンバイする必要がありますので、その時点から着手金を請求するのが妥当と思われます。但し、SPRO がいつどの時点から着手金を請求できるかについて規則では規定していません。従って、交渉次第といえます。

対応料金

契約書の Appendix II.2 は、対応料金、すなわち事故の際に請求される費用について記載する形式になっています。

62. 対応料金が妥当かどうかどのように判断したらよいでしょうか？

対応料金が契約書に摂取されていることを確認し、当該対応料金が IG により精査されているかどうか当組合までご相談下さい。

その他

63. エージェントが破産/倒産した場合に、SPRO との契約は無効になりますか？

規則ではこの点について明確に規定されていませんが、エージェントが破産/倒産しても船主/オペレーターと SPRO 間の契約は有効のままである可能性が高いと考えられます。一方、船主/オペレーターとエージェント間の契約はもはや有効ではないでしょう。

64. 本規則の順守に関する船主と用船者との間の責任分担を規定する IG 推奨用船契約条項はありますか？

ありません。但し、用船契約書の内容により船主が油濁対応契約の契約者になれない事態とならないよう注意すべきです(Q&A19 をご参照)。

65. SPRO との契約を締結しない場合、罰則がありますか？

あります。規則の 68 条は、油濁清掃契約の締結を怠った場合、RMB10,000~RMB50,000 の過怠金が科されると規定されています。また、58 条は当該規則を順守していない船舶について、MSA は違反の修正を命じ、修正がなされない場合には入出港が禁止される可能性があるとして規定しています。

66. 特定の地域/港で適用される規則はありますか？

特定地域又は港にのみ適用される China MSA による特別な規則はありません。但し、過去にいくつかの現地 MSAs が独自の規則や通達を出したことがあり、多くは中国運輸省や China MSA が出した規則/通達に沿ったものでしたが、異なる要求が含まれている場合があります。しかしながら、最近出された HCB [2012] No.658 により現地 MSAs は China MSA が発行した規則に沿わない独自の規則を発行することを禁止しています。

67. 契約している SPROs に船舶情報を提供しなければなりませんか？

提供する必要があります。契約書の Article 1.1 は、契約対象船が SPRO サービス提供エリアに入る前に合意した期間内に対象船の船舶情報を SPRO に提供することを規定しています。

契約締結の際の確認事項

1. IG 推奨契約書ですか？IG 推奨契約書でない場合、Q&A43 をご参照。
2. SPRO から保険付保を証明する書類は提示されていますか？Q&A 44 をご参照。
3. SPRO から油濁対応料金タリフは提示されていますか？同タリフは ITOPF による査定済みですか？Q&A 62 をご参照。
4. 契約書には着手金/準備金が規定されていますか？Q&A 61、62 をご参照。
5. 契約書にサインする船主/オペレーターは、船主/オペレーターの法定代表者ですか？法定代表者でない場合、船主/オペレーターの支店の法定代表者もしくは委任を受けたエージェントですか？Q&A 10 ~19 をご参照。
6. エージェントに対して委任状(LOA)を出していますか？Q&A 20 をご参照。

Attachment 1

Table of Contracting Requirement

OSRO Level \ Service Area \ Vessel	Vessel carrying oil in bulk			Vessel carrying liquid hazardous cargo other than oil in bulk		Other vessel	
	Within harbor	Entering into and exiting port	Performing cargo transfer at sea	Entering into and exiting port	Performing cargo transfer at sea	Entering into and exiting port	Performing cargo transfer at sea
Class I		GT10,000 and above	Beyond 20 nautical miles	GT10,000 and above	Beyond 20 nautical miles	GT50,000 and above	Beyond 20 nautical miles
Class II	GT2,000(incl.GT2,000) to GT 10,000	Below GT10,000 ¹	Within 20 nautical miles	Below GT10,000 ¹	Within 20 nautical miles	GT30,000(incl.GT30,000) to GT50,000	Within 20 nautical miles
Class III	GT600(incl.GT600) to GT 2,000					GT20,000(incl.GT20,000) to GT30,000	
Class IV	Below GT600					GT10,000(incl.GT10,000) to GT20,000	

¹ The requirements do not apply to:

LNG vessels below 10,000GT; nor

Ships which carry petroleum products below 10,000GT, nor

Ships which carry other liquid cargoes below 10,000GT whilst on a ballast voyage

