

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

規則施行日 2012年1月1日

上記規則に基づき、(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。

当該要求は香港及びマカオには適用されません。

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

SPROs の認可

1. MSA は認可 SPROs との契約を要求する規則の実施日(2012年1月1日)を延期しないのでしょうか？

MSA に認可された SPROs がない港については、2012年3月1日まで当該規則の適用は延期されます。それ以外の港については、2012年1月1日以降中国入港前に本船が油濁清掃業者と契約を締結出来ない場合には、現地 MSA に契約が締結できない理由について説明しなければならず、現地 MSA の裁量で入港が許可される場合もあります。入港が許可された場合でも、本船出港前に油濁清掃業者と契約を締結する必要があります。

2012年3月1日から、当該規則が完全に実施されることとなります。

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。このような SPROs は Level 1, Level 2、Level 3、Level 4 のいずれか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」の項をご参照下さい)。

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(船舶油濁対応のための一致した行政体制実施に関する中国 MSA の詳細規定 10 条)。当該証明書は通常 3 年間有効です。

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>

http://www.osp.cn/new/Index_news_disp.asp?nid=1097&Title=国内动态

当該リストはいずれ英語版もウェブサイトに掲載されるものと思われます。また、**IG** では英訳版を作成し、各クラブにリストを配信する予定です。

なお、**SPRO** は中国本土に所在していなければなりません。

6. 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。

油濁清掃契約書の署名

船主/オペレーターと **SPRO** 間の油濁清掃契約書に誰が署名するかは、船主/オペレーターの中国における状況によって異なります。

7. 中国に居住する船主/オペレーターは直接 **SPROs** との契約書に署名することができますか？ 船主/オペレーターの中の誰が当該契約書に署名できますか？

中国に居住する船主/オペレーターは直接 **SPRO** と契約しなければなりません。船主/オペレーターの法定代表者が油濁清掃契約に署名する必要があります。

8. 海外の船主/オペレーターで中国に現地事務所を有している場合、**SPRO** との契約書に直接署名することはできますか？ 船主/オペレーターの中の誰が当該契約書に署名できますか？

中国に支店や現地事務所を有している場合は、直接 **SPRO** と契約することもできますし、エージェントを通じて契約することもできます。

エージェントを起用せずに直接契約書に署名する場合、支店や現地事務所の法定代表者が油濁清掃契約書に署名しなければなりません。その場合、支店や現地事務所は **MSA** に法人設立認可証(**certificate of incorporation = business certificate**)及び委任状(**power of attorney**)を提出する必要があります。IG 作成の委任状(**Letter of Authorization**)は当該委任状として使用可能と思われま(下記委任状の項をご参照下さい)。契約書が複数の港への入港をカバーするものである場合は、必要書類は北京の **China MSA** へ提出しなければなりません。一方、支店や現地事務所が特定港に寄港する場合のみの契約書に署名する場合には、寄港する港を管轄する現地 **MSA** へ必要書類を提出することも可能です。

9. 海外の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は、代理で油濁業者との契約書に署名するエージェントを起用する必要がありますか？

本年 12 月 22 日付 **MSA** の **Notice** にて、中国に事務所を有さないオペレーターは **SPROs** との契約締結のために中国のエージェントを起用する必要がある旨明示されました。

また、海外のオペレーターから委任を受けている場合には、船長も **SPRO** との契約書に署名することができます(下記ご参照下さい)。なお、船長が **SPRO** との契約書に署名するのは緊急の場合に限るとされています。

10. 海外の船主/オペレーターにとってその他に要求事項はありますか？

契約書にオペレーターの社判(**company stamp**)を押す必要があります。

11. 海外のオペレーターで中国に支店があるものの、支店では直接 **SPROs** との契約締結を扱う状況にない場合、**SPROs** との契約書に署名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本社と中国の支店のどちらが起用するべきですか？

支店が特定業務(例えばコンテナ船業務)のみ扱っている場合、支店は当該特定業務に関する **SPRO** との契約書の署名もしくは契約の承認を行うべきです。しかしながら、本社が **SPRO** との手続きを全て行ったり、エージェントを起用することも可能です。その場合、支店はエージェントが署名した **SPRO** との契約書に社判(**company chop**)を押し契約書を承認しなければなりません(詳細規定 18 条)。

12. 海外のオペレーターの本社あるいは支店の社内で誰が **SPRO** との契約書に署名すべきですか？

本社あるいは支店の法定代表者もしくは法的に代理署名権を有する者です。例外的に、船長も船主/オペレーターを代理して契約書に署名できる場合があります(下記委任状の項をご参照下さい)。

13. 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。

中国では署名よりも社判(company stamps)がより重要視されるので、SPRO の署名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(company chops/stamps)は全て現地警察に登録されています。

14. 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？

MSA が出した詳細規定にて「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、油濁事故の際に油濁清掃作業の対応を行うのは船主もしくは船舶の管理会社(及びその P&I クラブ)であり、用船者ではなく船主もしくは管理会社が SPRO と契約すべきです。

委任状(Letter of authorization, LOA)

15. 中国に支店や現地事務所がない海外のオペレーターが 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？

エージェントに海外のオペレーターを代理して SPRO との契約締結を委任する委任状(LOA)に署名する必要があります。また、エージェントとも契約書を交わすことが望まれます。いくつかのエージェント(CMS 及び Huatai)は契約書を締結することを求めています。

16. 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署名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 LOA を出し署名権を付与する必要があります。船長が変更する場合もあるので、LOA では「the master of xxxxx ship has authority to sign」とのみ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(Q9 及び Q10 をご参照下さい)。

17. 中国に支店がある海外のオペレーターの場合、支店に 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？

規則では支店への特別な権限付与が必要かどうかについて特に規定していませんが、中国の支店は MSA から当該契約船が海外の船主/オペレーターによって所有もしくは管理されていることを証明するよう求められる可能性があります。

そのような委任状のフォームはありますか？

IG では委任状フォームを作成し組合員に案内しています(特別回報第 11-015 号をご参照下さい)。当該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。当該フォームの使用をお勧めします。

18. 誰が委任状に署名すべきですか？

会社の法定代表者もしくは会社を代表して署名する権限を付与されている者です。

19. それぞれの SPRO との契約書に署名する者へ個別の 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 通の委任状に署名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。これはオペレーターがその中国へのオペレーション/トレードの性質により、どこの、何社のエージェントを起用するかによります。

中国のエージェント

20. エージェントをアポイントすることはできますか？

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が、そのうちの 2 社が CMS と Huatai です。この 2 社のうちのどちらかを起用する場合は、彼らとのサービス契約を締結する必要があります。当該契約書の中にはサービスの詳細及び料金規定が含まれています。Penavico 等のその他の船舶代理店もエージェントサービスを行うようですが、料金やサービス内容については不明です。

エージェントは中国本土に居住していなければならない、本年 12 月 22 日付 MSA Notice にて規定された要求事項を充たす必要があります。当該要求を充たすエージェントのリストは MSA より公表される予定と理解しています。

電子書類及び署名

21. SPRO との契約書、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。

22. LOA はどこに送付すべきですか？

MSA より LOA の送付先 E-mail アドレスが発表される予定です。LOA はエージェントより提出される必要があります。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, for the attention of Mr. Xu Shiming or Mr. E Hailing.

23. SPROs との契約書はどこに送付すべきですか？

SPRO から現地 MSA へ送付する必要があります(特別回報第 11-015 号添付 Annex II の IG 推奨契約書サンプルの 10 条をご参照下さい)。

24. 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

25. 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署名されなければなりません。委任状及び契約書の署名者は 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)。

26. 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署名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署名することができます。SPRO の法定代表者

名は **MSA 認可 SPROs** リストに記載される予定です。**SPRO** の法定代表者名は油濁清掃契約書に記載され、同代表者がそれに署名しなければなりません。

27. SPRO を代表して油濁清掃契約書に署名する者は認可 **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署名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署名する者と同じである場合もありますが、別の者が署名権を委譲されている場合もあります(上記 **Q26** をご参照下さい)。

契約書

28. 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** が船主/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モデル(**Sample Agreement**)を公表しています。

29. 当該契約書中の規定は変更できますか？

当該契約書の当事者の権利及び義務に関する規定は必須事項であり変更することはできませんが、追加条項を当該契約書に加えることは可能です。**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 推奨契約書**については当組合特別回報第 **11-015** 号をご参照下さい。

なお、**IG 推奨契約書 8 条**のオプションの選択について、選択したものを示す際は **✓** を付け、オプションを除く場合は **✕** を付けて下さい。

30. 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。

31. 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 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。代表 **SPRO** は包括体(共同体)の構造や性質について **MSA** と協議し、本年 **12 月 22 日付 MSA Notice** に記載された要求事項を充たす必要があります。**MSA** は認可した共同体のリストを発表する予定です。

32. 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。

33. **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？

IG が基本的に推奨している追加条項は、契約の終了及び保険手配に関するものです。

- ・ **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**、**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** 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。
- ・ **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ています。

また、8 条の紛争解決条項にて当事者が中国の裁判所を選択することをお勧めします。**IG** 推奨契約書の 8 条にて **✕** が記載されていますが、**√** を使用すべきです。**MSA** モデル契約書の序文(**opening introduction**)の 4 項で **√** は両者がそれを選択したことを意味し、**✕** は削除することを選択したことを意味するとされています。

34. 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。

35. **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る **SPRO** がいて当該契約書が **IG** ガイドラインに沿ったものである場合、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。

36. **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。上記同様に緊急のため契約終了条項を付けずに **SPRO** と契約しなければならない場合には当該航海限りとするべきです。

37. 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 Level を有しているかどうかによります(当組合特別回報第 11-015 号の添付 Annex IV をご参照下さい)。SPRO は異なるレベルに分類され、Level 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。

Level 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。

38. 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のでしょうか？

MSA は 2011 年 6 月 1 日付で 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。当該カタログにリストされていない貨物については、Notice の中で「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判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こと」とされています。カタログでは「油以外のばら積み液体危険貨物」に該当する全ての貨物がリストされています。

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

39. 特別回報第 11-015 号に添付の Annex IV では Class 1-4 と記載されていますが、これは Level 1-4 と同じですか？

同じです。

40. 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？

船舶の輸送パターンによります。航海毎に契約するか年間ベースとするかは組合員にてご判断頂くこととなります。但し、緊急のため IG ガイドラインに沿わない契約書に署名せざるを得ない場合や、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/航海毎といった一定期間とすることを許容する条項を含んでいます。

41. 寄港する地域に必要なレベルの SPRO がいない場合、どうしたらよいのでしょうか？

MSA は近隣の港の認可 SPRO との契約を許可する可能性があります。

42. 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(IG 推奨契約書の Appendix 1 をご参照下さい)。

43. 1 月に中国に寄港する Level 2, 3, 4 の SPRO との契約が必要な船舶があるのですが、その日までに認可された Level 2, 3, 4 の SPRO がいない場合どうしたらよいでしょうか？

現地 MSA に確認して下さい。特定地域に MSA 認可の Level 1 の SPRO がいる場合、例えば Level 2, 3, 4 の SPRO がいなくても Level 1 の SPRO と契約が必要になると思われる。

44. 揚子江(Yangtze River)流域の港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？

揚子江(Yangtze River)流域の Nantong 港に寄港する場合には SPRO との契約が必要になると理解しています。

45. 中国の港で新造船のデリバリーを予定していますが、例えば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/ 包括 SPRO(umbrella)/SPRO 連合(alliances)/SPRO 共同体(consortia)

船舶油濁対応のための一致した行政体制実施に関する中国 MSA の詳細規定 4 条に従い、支店や提携会社を代理している SPRO はワンストップサービスを提供することができます。当該 SPRO は MSA にサービス内容を記載した書類を提出する必要があります。

本年 12 月 22 日付 MSA Notice に記載されているとおり、包括 SPRO/SPRO 連合/SPRO 共同体は MSA に全関連書類を提出しなければなりません。

従って、包括 SPRO/SPRO 連合/SPRO 共同体と契約締結する前に、オペレーターは当該包括 SPRO/SPRO 連合/SPRO 共同体が MSA に認可されているかどうか確認する必要があります。

46. 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？

可能ですが、それぞれの港の SPRO とそれぞれの契約が必要になるかもしれません。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。

47. 包括連合について教えてください。

以下の **SPRO** が連合を形成しているとされています。

Jufeng

Longshan

Qianhe

Shanghai Resolve Shengmin

また、**OSRO China**(在 **Hong Kong**)は中国での **SPRO** 連合の仲介サービスを提供しています。

これらの **SPRO** は個々の連合で同一料金を適用する模様ですが、料金は共同体ごとに異なります。

48.1 つの契約書で済む複数の中国諸港に事務所がある **SPRO** はいますか？それとも港ごとにそれぞれの **SPRO** と契約しなければなりませんか？

他の港の **SPRO** と連合を形成することができ、いくつかの **SPRO** は連合を形成しています。しかしながら、規則ではそれぞれの **SPRO** が現地 **MSA** に署名した契約書を提出しなければならないと規定しています。また、**SPRO** 連合は **MSA** に報告する必要があります。**SPRO** の連合が形成されるにつれ、手続きが簡略化される可能性はあります。

49. 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 2 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。

50. 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。

51. 油濁対応作業計画書(**Pollution Response Operation Plan=PROP**)とはどのようなものですか？

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は契約書の Appendix II.1 に記載されることとなります。規則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す(詳細規則 20 条)。中国油濁清掃業者協会(China Association of Communication Enterprise Management=CACEM)が着手金に関するガイダンスを発表しており、引き下げられた着手金も最近発表されましたが、わずかな引き下げに留まっており、依然として高額と思われます。

52. 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。

53. 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。

54. 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ないかどうか、当組合までご相談下さい。

その他

55. 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。

56. 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。

57. **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。