

## 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 - 2012年3月8日改定版

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、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&A43をご参照)。

本 FAQs は MSA によるガイダンスを反映しており、2012年3月20日時点において正確なものであると考えていますが、進展次第では更新される可能性があります。

### 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ことを示唆しています。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満たすことを強くお勧めします。

#### 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満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)。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 28 及び 32~35 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=1092&Title=141A1](http://www.osp.cn/new/Index_news_disp.asp?nid=1092&Title=141A1)

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全IGクラブのウェブサイトに掲載されており随時更新されています。

なお、SPROは中国本土に所在していなければなりません。

6. 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は誰が署名すべきか？

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、MSAにより認可されたエージェントを通じて契約することもできます(2011年12月22日付MSA Notice No.3の1項)。

エージェントを起用せずに中国の支店や現地事務所が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 China 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(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？

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出来ますし、MSA 認可エージェントを起用することも出来ます。

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(Q&A15 をご参照下さい)。但し、本船の入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 との契約書に署名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、船長が契約書に署名する際には、本船のスタンプを契約書に押すべきです。

10. 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べきですか？

契約書には海外のオペレーターの法定代表者、支店の法定代表者(但し Q&A16 をご参照)、MSA 認可エージェントのいずれかが署名する必要があります。エージェントを起用する場合、海外の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&A14 をご参照)。

11. 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(Q&A15 をご参照下さい)。

12. 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。

13. 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)**

14. 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？

エージェントとの契約は必ずしも必要ありませんが、エージェントに代理で 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。IG では各クラブのサーキュラーで案内されているように委任状のフォームを作成しています。委任状フォームは多くの認可エージェントに認識され、既に幅広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おり、同フォームを使用されることをお勧めします。なお、上述のとおりエージェントとの契約は必須ではありませんが、エージェントとも契約を交わすことをお勧め致します。

15. 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 をご参照下さい)。

16. 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？

MSA は支店に対して法人設立認可証(Certificate of Incorporation = Business Certificate)及び委任状(Letter of Authority)を提出するよう要求しています。いくつかの海外のオペレーターの中国支店や事務所は既に China MSA にこれらの書類を提出しており、支店や事務所の名前が MSA のウェブサイト(<http://msa.gov.cn>)で公表されています。

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)。

17. 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。

18. 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

19. 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。これらの多くは包括(consortia)SPROs の関連会社で、Consortia 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 Consortium に関連していない独立の SPROs 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 SPROs 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。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 China MSA のウェブサイト(<http://msa.gov.cn>)に掲載されています。MSA 認可エージェントのリストの英訳は当組合ウェブサイトでご覧頂けます。

エージェントサービスを提供している全てのエージェントが、中国全土でサービス提供できる認可を取得しているわけではありません。エージェントの中には特定地域での活動のみ認可されているものもあります。エージェントが認可を受けている活動範囲はリストに記載されています。また、MSA による認可を取得していないもののエージェントサービスの提供を申し出ているエージェントもいます。認可を受けていないエージェントを起用する場合には、実際の契約書への署名はエージェントではなく船主/オペレーターが行うよう注意して下さい。そうしないと MSA により契約書が認められない可能性があります。

## 電子書類及び署名

20. 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が、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。

21. LOA はどこに送付すべきですか？

LOA はエージェントより提出される必要があります。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, for the attention of Mr. Xu Shiming or Mr. E Hailing.

22. SPROs との契約書はどこに送付すべきですか？

個別 SPRO との契約の場合には、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 の IG 推奨契約書サンプルの 10 条をご参照下さい)。但し、Consortium の代表 SPRO と契約した場合には、契約書は船主/オペレーターが使用しようとしている港の MSA に送られる必要があります。

なお、12 月 22 日付 MSA Notice No.3 の 1 項最終段落では以下の通り述べられています。

「海外のオペレーターあるいはそのエージェントは、船舶の入出港、入港審査、認可手続きのために、締結された油濁対応契約書と委任状を直接もしくは Fax で海事監督機関へ提出する」

23. 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

24. 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)。

25. 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ます。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。

26. 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が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。

## 契約書

27. 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。

28. 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 推奨契約書に挿入しています。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。IG 追加条項は既に多くの SPROs により受け入れられています。

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。

29. 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。

30. 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)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。12 月 11 日付 MSA Notice No.3 の 3 項に基づき、代表 SPRO は

Consortium 形成について China MSA の認可を得ることが要求され、同 Notice に記載された要求事項(Consortium に参加している全 SPROs がレベル 1 であること)を充たす必要があります。認可された Consortia/Chain/Umbrella SPROs 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全 IG クラブのウェブサイトに掲載されています。

31. 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。

32. 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。

33. 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。

34. 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。SPROs の中には、この種の保険が中国で手配可能であることを知らないものもいますが、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 ” とのフッターが付されています。PICC の連絡先はクラブから入手可能です。また、Ping An という保険会社も当該保険の手配を行っています。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。

35. 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べきです。なお、MSA の Sample Agreement にも契約の終了(清掃作業が行われていないとき)に関する条項が含まれています(Article 6.2)。いずれの場合も、当該条項に 30 日のような適切な通知期間が挿入されていることを確認すべきです。

36. 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 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。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 との契約書に署名する前に一定の条件が充たされていること、すなわち、SPRO の契約書が 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。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&A34 をご参照)や料金表(Q&A52 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、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。

37. 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、本件規則の適用対象となります。

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。リストはばら積み貨物にのみ関係し、コンテナで積載される貨物には関係し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。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>

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(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。

38. 特別回報第 11-015 号に添付の Annex 1-4 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。

39. 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。

40. 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 が航海毎の契約を禁止したり、逆に年間契約を認めなかったりすることは、12月22日付 MSA Notice 並びに MSA の詳細規則に反することになります。

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

2011年7月の Supplementary Notice No.359 の3項並びに MSA Notice No.3 の4項の規定に基づき、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 との契約を認める可能性があります。また、現地 MSA(Liaoning、Tianjin、Yingkou 等)によっては独自の暫定措置を導入している場合もあります。MSA 認可 SPROs のリストに寄港する港の SPRO がいない場合には、当該港で暫定措置が取られているかどうかエージェントに確認されることをお勧めします。

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. 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？

Nantong 港に寄港する場合にのみ SPRO との契約が必要になると理解しています。

44. 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/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。

12 月 22 日付 MSA Notice No.3 の 3 項に規定されているとおり、Umbrella/Alliances/Consortia は MSA に全関連書類を提出しなければなりません。従いまして、Umbrella/Alliances/Consortia の全加盟者を代表する SPRO と契約締結する前に、オペレーターは当該 Umbrella/Alliance/Consortia 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。認可 Umbrella/Alliance/Consortia 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でご覧頂けます。

45. 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？

ある SPRO が別の港の複数の SPROs と Alliance/Consortium を形成できる規定があります。この SPRO は代表 SPRO とよばれ、Umbrella/Consortium が完全に稼働している場合、MSA 認可 Umbrella/Consortia 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もできます(Q&A46 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。但し、One Call Oil Spill Response Chain Organization という Consortium の場合は例外で、同 Consortium の場合契約書の 1 項で必要とされる関連通知は代表 SPRO に集約されます。

また、詳細規則 25 条ではそれぞれの港の MSA に契約書を提出することを義務付けてはませんが、提出することで入港がスムーズになるかもしれません。また、現地 MSA によっては契約書の提出が要求される場合もあります。従いまして、契約書を本船が寄港するそれぞれの MSA に提出することをお勧めします。

46. 具体的な Umbrella Alliance の情報はどのように入手できますか？

MSA 認可 Umbrella SPROs/Alliance/Consortia 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でご覧頂けます。当該リストには Consortium の名前、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 Consortium 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 JiaRen Oil Spill Response は 3 つの SPROs の Alliance を統括しています。

Umbrella/Alliance/Consortium は、MSA Notice No.3 の 3 項 3 号の規定に従い、それぞれの Umbrella の個々の SPROs で共通の対応料金を適用する模様です。但し、対応料金は Consortia 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ありません。特定の港にはそこを統括する特別規則や合意がある場合があり、統一レートの適用は難しいようです(Q&A56 をご参照)。

なお、Shanghai Union は例外であり、これは同一の契約書と同一の料金を適用することで合意している上海をベースとするレベル 1 の SPROs のグループです。

#### 47. 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。

#### 48. 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。

#### 49. 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 .1 に記載されることとなります。詳細規則の 20 条及び MSA 2011 Notice No.2 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。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、2011 年 12 月 9 日付で引き下げられた着手金も発表されましたが、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る。

いくつかの着手金は Yantai Centre の中国語のウェブサイト(<http://www.osp.cn>)で公表されています。特定港(Rizhao 及び Tianjin)の SPROs は同一の着手金を請求することで合意している場合があります。また、港(Liaoning、 Shanghai、 Tianjin)によっては現地 MSA が料金表を公表している場合もあります。

50. 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。

51. 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 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。

52. 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

53. 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。

54. 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&A13 をご参照)。

55. 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

過剰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。

#### 56. 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が、いくつかの現地 MSA は独自の規則や通達を出しており、多くは中国運輸省や China MSA が出した規則/通達に沿ったものとなっていますが、現地規則や通達には異なる要求が含まれている場合があります。

MSA Shanghai の規則では、本船は出港前に Confirmation Form にサインすることが要求されます。また、海外のオペレーターは MSA 認可 SPROs との契約書に直接サインすることができるものの、Shanghai に支店/事務所がある海外オペレーターの場合、支店/事務所が契約書を承認する必要があり、Shanghai には支店/事務所がないものの中国国内に支店/事務所がある場合はその支店/事務所が契約書を承認する必要があります。

#### 契約締結の際の確認事項

1. SPRO の契約書は IG 推奨フォームですか？ IG 推奨フォームでない場合、Q&A33 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&A34 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？ Q&A52 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&A50、51 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、MSA が認めた船主/オペレーターの法定代表者、もしくは MSA 認可エージェントですか？ Q&A7 ~ 13 をご参照。
6. MSA 認可エージェントに対して委任状(LOA)を出していますか？ Q&A14 をご参照。