**中国の「船舶による海洋汚染防止及び管理規則」**

Annex I

**中国　油濁清掃業者(SPRO) FAQs – 2012年12月21日改定版**
**改定実施規則 –発行日　2012年9月14日**

**主な変更点**

・エージェントはMSAの認可を得る必要がなくなりました(Q&A 26をご参照)。

・Consortia の認可申請が不要となりました(Q&A 40をご参照)。

・Nantongを除いて内陸水路ではSPROsとの契約は必要ないことが明記されました(Q&A 53をご参照)。

・10,000GT未満の特定船舶についてSPROsとの契約が不要となりました(Q&A 47をご参照)。

・現地MSAへ契約書の写しを提出することが不要となりました(Q&A30及び56をご参照)。

・MSAによるSPROsの認可基準及び手続が変更されました(Q&A 6をご参照)。

・SPROsの認可更新のための毎年の申請手続きが規定されました(Q&A 8をご参照)。

・従前の実施規則のArticle 18が変更され、中国外に所在する船主/オペレーターもSPROsとの契約書にサインできることが明確にされました(Q&A 15をご参照)。

・中国に所在し船主/オペレーターから契約書サインの委任を受けているエージェント、支店/現地事務所も契約書にサインできることが規定されました(Q&A 12をご参照)。

・MSA Sample Agreement (MSA作成SPROs契約書のモデル)が変更されました(Q&A 35-38をご参照)。

**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、本年1月1日に施行されました。本年9月14日にMSAは実施規則を改定し、改定実施規則は本年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る予定です。また、着手金の決定に関する規則が緩和されました。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&A 53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)。

本FAQsはMSAによるガイダンスを反映し、2012年12月21日時点の状況に基づくものであり、本年3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す。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。

1. 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下さい(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)。

1. 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年間有効です(Q&A 6、7及び8をご参照)。

1. 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。

1. 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クラブのウェブサイト[( https://www.piclub.or.jp/J\_pub/pdf/document/List\_of\_Approved\_SPROs.xls](%28%20https%3A//www.piclub.or.jp/J_pub/pdf/document/List_of_Approved_SPROs.xls) )
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。

1. 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。

1. 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は本年(2012年)末までに改定実施規則の要件を満たすことをSPROsに求めています。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す。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月初旬に発行される見込みです。

1. 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を含みます(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。

1. 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**

1. 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。

1. 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。

1. 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。

1. 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。

1. 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発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から発表される見込みです。

1. 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。

1. 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本社と中国の支店のどちらが起用するべきですか？

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)。

1. 海外の船主/オペレーターの本社、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。

1. 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。

1. 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)**

1. 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、特別回報第11-015号にてご案内しております。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。

1. 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 xxxxx 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)。

1. 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史店/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のウェブサイトで公表されます(<http://msa.gov.cn>)。

1. 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)。

1. 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。

1. 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**

1. 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。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。10月時点のエージェント及び連絡先のリストの英訳はクラブのウェブサイト(<https://www.piclub.or.jp/J_pub/pdf/document/List_of_Agents.xls>)に掲載されています。新しいリストが発行され次第、クラブのウェブサイトに掲載する予定です。

1. 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**

1. 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。

1. 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, for the attention of Mr. Xu Shiming or Mr. E Hailing.

1. 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。

1. 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**

1. 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)。

1. 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。

1. 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が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**

1. 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が本年9月14日付改定実施規則のAnnex 2に添付されています。

1. 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)。今般、MSA Sample ContractのArticle 1と2が変更されたことから、IG推奨契約書を変更しました。新IG推奨契約書(IG Sample Agreement dated 20 November 2012とのフッター付)については添付をご参照下さい。なお、改定版IG推奨契約書は以前のものと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。

1. 新Sample Agreementには新しい要求が含まれたのですか？

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。

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であるとIGでは理解しています。結果的に各船が契約しているSPROにより請求される費用が異なる場合がありますが、その扱いについては当事者で協議する必要があるでしょう。

1. SPROと既に長期契約を締結している場合、今回の改定実施規則での変更点のため契約を変更しなければなりませんか？

上述の通り、新Sample Agreementの内容は従前のものから大幅に変更するものではありません。MSAは船主が既にSPROsと長期契約を結んでいる場合、契約書の変更は必要ないこと確認しています。但し、これから締結する新契約は改定実施規則で導入された新フォームを使用する必要があります。

1. 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。

1. 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.piclub.or.jp/J_pub/pdf/document/List_of_Consortia.xls>)に掲載されています。

1. 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。

1. IG推奨契約書で推奨されている追加条項とはどういうものですか？

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。

1. 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。

1. 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 2”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下さい。

1. 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)。

1. 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。

1. 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」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。

1. 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。

1. 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。

1. 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。

1. 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。

1. 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。

1. 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。

1. 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。

1. “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。

1. 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。

1. 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/J_pub/pdf/document/List_of_Consortia.xls>)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)。

1. 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。

1. 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。

1. 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に記載されることになります。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ます。
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。

1. 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。

1. 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。

1. 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**

1. 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。

1. 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)。

1. 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規定しています。

1. 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&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？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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  VesselService AreaOSRO Level | 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 GT10,0001 | Within 20 nautical miles | Below GT10,0001 | 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