



P&I 特別回報

第 13-011 号
2013 年 10 月 18 日

日本船主責任相互保険組合

外航組合員各位

米国 Vessel Response Plan (油濁事故対応計画書)
海難救助及び海上消火活動に関する要求 (Salvage and Marine Firefighting Requirements)
最終規則 (Final Rule) -2013年9月30日- 対応期限-2014年1月30日

本特別回報は、米国に寄港する Tanker 及び Non-Tank Vessels に関するものです。

救助業者及び油濁対応業者(OSROs)との契約

本年 10 月 3 日付特別回報第 13-010 号をご参照下さい。当該特別回報にて、Non-Tank Vessel の船主は 2014 年 1 月 30 日までに Coast Guard へ Vessel Response Plans(VRPs)を提出することが必要となる旨ご案内しました。当該 Plans の提出に際して、Non Tank Vessel の船主は QIs(Qualified Individuals-全権責任者)、OSROs(Oil Spill Response Organisations-油濁対応業者)、油処理剤の空中散布業者、救助業者と予め契約を締結する必要があります。

OSROs との事前契約要求については来月上旬に別途特別回報にてご案内させて頂く予定です。現在、多くのクラブが空中散布業者でもある主要 OSROs と包括契約を結んでいますが、米国 Non-Tank Vessel に関する最終規則により、同手配を見直さざるを得ない状況になっています。つきましては、現行のクラブを通じた手配が引き続き存続するとの前提で OSROs と契約を締結するのは当面の間控えて頂くようお願い申し上げます。なお、クラブによる主要 OSROs との包括契約については 1999 年 11 月 16 日付特別回報第 99-019 号をご参照下さい。

Non-Tank Vessels -Salvage Funding Agreement

2,500 バレル以上の燃料及び貨物油を積載可能な Non-Tank Vessel の船主は、救助業者及び海上消火資材提供業者と Funding Agreements を締結する必要があります。本要求は Tanker に対する要求とほぼ同一です。従いまして、当該要求の詳細については Tanker に関する 2010 年 9 月 3 日付特別回報第 10-010 号をご参照下さい。5 業者の Funding Agreement が見直され、VRPs に関する国際 P&I グループ(IG)のサルベージガイドラインに沿っていることが確認されています。ガイドラインに沿った各業者の Agreement は以下の通りです。なお、ご参考に IG サルベージガイドラインを添付致します(添付 1)。

- Donjon-Smit – (Tanker and Non-Tank) Version A- October 4, 2013
- Marine Response Alliance LLC – Version 16 October 2013
- Resolve Salvage & Fire (Americas) Inc – Version 3- 1 October 2013
- Svitzer –USA Companies Version – October 1, 2013
- Svitzer – INTL Companies Version – October 1, 2013
- T&T Salvage LLC –USA Owner (Tanker and Nontank) Version -4 October 2013
- T&T Salvage LLC –Non-US Owner (Tanker and Nontank) Version – 4 October 2013

2,500 バレル未満 250 バレル以上の燃料及び貨物油を積載可能な Non-Tank Vessel の船主は、VRPs に海上消火資材提供者を明記し、Funding Agreement を締結する代わりに VRPs に当該業者を記載することにつき救助業者の合意を得ることで足りる。当該合意に関する以下の Agreement は見直され、VRPs に関する IG のサルベージガイドラインに沿っていることが確認されています。

- Donjon-Smit – Consent Agreement for Vessel Response Plans – October 4, 2013
- Marine Response Alliance LLC –MPA OPA 90 & CA Certificate of Coverage (Version 2013)
- Resolve Salvage & Fire (Americas) Inc –RMG OPA 90 Certificate of Coverage - 01 October 2013
- Svitzer Written consent –Version Oct 2013
- T&T Salvage LLC –OPA 90 Written Consent – 4 October 2013

USCG により区分される OSROs とは異なり、救助及び消火業者が 15 の基準を満たす能力を有していること及びそれを証明するのは船主もしくはオペレーターの責任になりますことご留意下さい。基準は添付 2 のリストです。Non-Tank Vessels の救助及び海上消火作業要求の実施が近づく中で、Coast Guard は FAQs の改定作業に取り組んでおり、新 FAQs が大よそ 2 週間後くらいに発行される見込みです。なお、当面 Tanker 向け FAQs が役立つかもしれません。同 FAQs は次のリンクからアクセスできます。 www.uscg.mil/vrp

Tank Vessels – Salvage Funding Agreements

Non-Tank Vessels に対する救助及び海上消火資材提供者との Funding Agreements 締結要求の結果として、救助業者は Tanker と Non-Tank Vessels の両方をカバーするよう Funding Agreement を改定しています。将来的には、これらの救助業者との Funding Agreements を締結する Tanker 船主は改定された新 Funding Agreements を使用することをお勧め致します。

但し、Tanker 船主が現行の Funding Agreement をわざわざ改定する必要はありません。

組合員各位におかれましては、具体的な契約/Funding Agreement の選定について船舶保険者にご相談頂き、本船が就航を予定している米国内の全地域で上述の 15 の基準を満たす資材の提供が可能かどうか救助業者に確認頂きますようお願い申し上げます。また、Salvage Funding Agreement についての IG サルベージガイドラインに沿っていることと料金の妥当性とは別問題であり、料金については IG ではチェックしていません。料金については船舶保険者にご相談下さい。

国際 P&I グループのすべてのクラブが同様の内容の回章を発行しています。

以上

添付 1: 米国 VRP に救助業者との契約を挿入する際の国際 P&I グループガイドライン
添付 2: 救助業者/消火作業業者に関する 15 の基準

米国 VRP に救助業者との契約を挿入する際の国際 P&I グループガイドライン（除く船骸撤去）

1. 船主の代理人（Owner's Representative）

船主が代理人を指名して救助作業に立会わせる権利を有すること。サルベージマスターは作業中、状況が許せば船主の代理人に意見を求め、毎日日報を提供しなければならない。もし船主の代理人が特定の作業や費用に異議を有する場合には、その旨書面（Note of Protest）を作成し、将来の争いに備えた記録としなければならない。

2. 指揮権（Control）

救助作業中はサルベージマスターが包括的指揮権を有するが、作業中に船主もしくは船主の代理人と相談することを救助業者に求める条項を合意の中に含めるべきである。同様に、船主の代理人はサルベージマスターもしくは業者の代理人に助言をすることが認められなければならない。

3. 資金面での保証（Funding）

クラブは事前の支払いの保証または約束は行わない。

SCOPIC を適用する場合には無修正の SCOPIC 条件を適用する。もし funding agreement が単に実費精算契約（time and material contract）であるならば、P&I カバーとは無関係であり、船舶保険者と協議すべきである。船主は以下の点を考慮に入れるとよい。

(i) 金額が明示されていること

(ii) 事故処理活動の期間が明示されていること

すなわち、保証状は適当な定められた期間（例えば事故発生から 7 日以内）の事故処理活動に伴って生じる費用の支払いについて保証するものとし、期間の延長については保証人の書面による合意を必要とすること

(iii) 保証人の責任は 24 時間前の通知により終了すること（haul-off 条項）

4. 救助報酬（Salvage Remuneration）

業者とその下請人は契約上規定された額以上の救助報酬を請求する権利がなく、船主がその規定された報酬額以上を支払わなければならないようになった場合には、業者は直ちにそれを補償することを明記すること。

5. 補償（Indeminty）

各条項は船主と業者の責任について対等なものと規定し、双方の責任は重過失責任ではなく単純過失責任に基づくものとする。従って業者は業者自身及びその使用者等の過失行為に対して責任を負い、船主は船主自身及びその使用人等の過失行為に対して責任を負い、更に油流出の性質から生じた損失を負担する。

6. 担保責任（Warranties）

Agreement はサービスと資機材が契約の目的に合致するものであることを担保する条項を有すべきである。米国でのサービスに関する契約の場合、Salvor は 33 CFR 155.4050 に規定する 15 の基準を満たすものでなければならない。

7. 保険（Insuraunce）

業者が適正な保険を付保していることを確認すること。

8. 準拠法及び裁判管轄（Law and Jurisdiction）

英国を推奨。但し、他の裁判管轄が適切な場合もあるであろう。

9. 請求費用に関する係争（Disputed Invoices）

業者の意向で支払い期限を契約に盛り込む場合には、80%を相当期間内（約 30 日）に支払い、残りは双方合意の後に支払う旨の規定を設けることを推奨する。

10.利息 (Interest)

未払い金に対する利息が請求される場合には、通常の銀行貸出金利の1%から2%上乗せとすることを推奨する。

11.機密保持 (Confidentiality)

契約書によっては守秘義務に関する規定が盛り込まれているが、少なくとも船主が契約内容について P&I 保険者と協議できるよう規定すること。

救助業者/消火活動業者に関する15の基準（15 Criteria）の関連条文

33 CFR part 155.4050 – 救助業者及び海上消火作業業者が適当であることの確認

15 基準

- a) Plan に記載することを意図している資材提供者の適切性の判断に対しては Plan Holder が責任を負う。
- b) 資材提供者の適切性を判断するに際して、最大限可能な限り以下の選択基準を充たす資材提供者を選定しなければならない。
- (1) 資材提供者が必要な対応サービスを現在行っていること。
 - (2) 資材提供者が、資材の配備を含め救助及び/又は海上消火作業に成功した経歴を有することが証明されていること。
 - (3) 資材提供者が対応サービスの実施に必要な設備を所有するか、使用契約を有していること。
 - (4) 資材提供者が造船工学や火災科学等の資格や学位を有する人材を有していること。
 - (5) 資材提供者が 24 時間対応可能な人材や設備を有しており、規則で求められる応答時間に対応できた経歴を有すること。
 - (6) 資材提供者が継続したトレーニングプログラムを有していること。海上消火作業者の場合、NFPA1001、1005、1021、1405 及び 1561 に規定されるトレーニングガイドラインを充たすか、同等のトレーニング、または経歴を通じた資質を示すこと。
 - (7) 資材提供者がドリル/訓練に適切に参加した記録を有していること。
 - (8) 資材提供者が実際の事故の際に使用され認められた救助もしくは海上消火作業計画を有していること。
 - (9) 資材提供者が関係する国内及び/または国際組織に加盟していること。
 - (10) 資材提供者が提供する救助及び/または海上消火作業をカバーする保険を付保していること。
 - (11) 資材提供者が作業を実施するための十分な資本を有していること。
 - (12) 資材提供者が本船が航行する特定の地域的環境(海底の状況、水の濁り、水深、海象、最高最低気温等)で作業する設備及び経験を有していること。
 - (13) 資材提供者が海象条件の悪化により作業期間が延びた場合に必要な資材等の搬送ができる能力を有すること。
 - (14) 資材提供者が救助及び海上消火作業を行う際に作業者の健康及び安全を保護するための必要な工学上、管理上、人材上の保護設備管理を行える能力を有していること。
 - (15) 資材提供者が契約する COTP エリアの現地 ACPs に含まれる救助及び海上消火作業協定を熟知していること。
- c) 資材提供者が上記基準の全てを充たしている必要はない。但し、最大限可能な限り基準を充たすよう選定すべきである。
- d) 資材提供者を選定する際にこれらの要因を考慮したことを Plan の中で保証しなければならない。

外部の消火作業チームとは、本船に乗船し消火作業を行う能力を有する船員ではない訓練された消火作業者をいう。

外部船舶消火システムとは、本船上以外から消火作業を行える消火作業資材(人材及び設備)をいう。これらの資材には、Fire tug、Portable fire pumps、airplanes、helicopters、shore side fire trucks が含まれるがこの限りではない。

資材提供者とは、**Response Plan**に記載され契約もしくはその他認められた方法で手配された救助及び/又は海上消火作業を行うのに必要な人材、設備、供給、その他能力を提供する企業をいう。資材提供者はセクション 155.4050 に従って選定されなければならない。海上消火作業サービスの場合、資材提供者はセクション 155.4045(d)の要求に従い当該能力を有し必要なサービスを提供する用意がある限り公的な消火資材を含めることができる。