



# JAPAN P&I NEWS

---

外航組合員各位

## ガーナ-MARPOL (マーポール条約) 違反の過怠金について

アフリカのコレスポンデント TCI GHANA から掲題に関する情報を入手しましたので、ご参考に供します。

ガーナは6つの付属書を含む MARPOL73/78 を施行するため、2016年に国内法を制定しました。この制定後、ガーナ海事局は国内法に違反する事故が見つかった場合、船舶に過怠金を科しています。

ガーナ海事局から任命された PSC (ポーステートコントロール) 検査官は、船長に本船をチェックするよう要請します。いったん国内法違反での過怠金が科されてしまうと、その取り消しや減額の交渉をするのは容易ではありません。したがって、ガーナに寄港する際には、MARPOL を遵守するよう細心の注意を払うことが重要です。詳細は添付をご参照ください。

以上

添付資料 : TCI GHANA - CIRCULAR ON MARPOL VIOLATION (当組合試訳)  
TCI GHANA - CIRCULAR ON MARPOL VIOLATION

ガーナにおける MARPOL（マーポール条約）違反の過怠金に関する見解

ガーナ各港におけるコレスポンデントとして TCI GHANA/ ELTVEDT&O’SULLIVAN は、現在ガーナ海事局（GMA）が科している MARPOL 違反の過怠金について、ガーナに寄港する全ての船舶に対して細心の注意を喚起する。

ガーナは6つの付属書を含む MARPOL 73/78 を施行するため、2016年に海洋汚染法（法令 932）を制定した。

この制定に伴い、ガーナ海事局は国内法に違反する事故が発生した場合の過怠金について、以下の表を採用している。

事故内容	MARPOL 関連箇所	過怠金額
1. 廃棄物 ・ 不法投棄の証拠	付属 5	・ 36,000.00 USD
2. 油 ・ Oil record book がない場合 ・ Oil record book の記録ミス ・ 油、油含有物（スラッジなど）の排出	付属 1	・ 7,200.00 USD ・ ミス 1 箇所につき 2,400.00 USD ・ 60,000.00 USD
3. 汚水 ・ 不法投棄	付属 4	・ 36,000.00 USD
4. 生ごみ ・ Garbage record book がない場合 ・ Garbage record book の記録ミス ・ 生ごみ管理計画がない場合 ・ 不法投棄の証拠	付属 5	・ 6,000.00 USD ・ ミス 1 箇所につき 2,400.00 USD ・ 6,000.00 USD ・ 24,000.00 USD
5. 油の移送 ・ GMA 無許可の補油 ・ 48 時間通知のない油の移送（港内） ・ 48 時間通知のない油の移送（港外）	付属 1	・ 60,000.00 USD ・ 14,400.00 USD ・ 60,000.00 USD

実際のところ PSC（ポートステートコントロール）は、対象船舶が航路上で停泊中（港外）か港内にいるときのいずれかの場合に GMA によって計画される。PSC の対象となる船舶に基準はないため、どんな船舶も対象になりうる。

GMA から正式に任命された PSC 検査官は、船長に自己紹介し、船舶が海洋汚染法に違反していないかチェックするよう要請する。上表のような違反の可能性があるものに注意が向けられる。

1. ロスプリベンション

廃棄物や生ごみの不法投棄の証拠は、検査官がごみの収集場所を検査した結果、実際に船内にあるごみの量と、船員数や航海期間から予想されるごみの量が一致していないという結論に達した場合

に確定される。

したがって、GRC (Garbage Record Book) への記載をきちんと行うことが重要である。前の港で合法的にごみを廃棄したことを証明するレシートは全て用意しておくべきである。それが、ごみの不法投棄クレームから本船を守る唯一の方法である。

ごみ管理計画は、全ての船員が確認できるように掲示しておくべきだろう。検査官は、それが掲示されているかどうかを必ずチェックする。

ORB (Oil Record Book) も適切に管理されていなければならない。検査官は最後の記載をチェックする。船内での油の移動 (あるタンクから別のタンクへの HF または MDO の移動、補油、許可されたスラッジの排出など) は ORB に記載されるべきだ。

スラッジや油含有物を陸上施設に排出する前に、船長は代理店を通じて GMA および港湾管理者から許可を得なければならない。この許可は不法投棄クレームを受けた際に本船のディフェンスに役立つだろう。

本船が港に停泊している間、または港外の停泊地で接岸を待っている間は、メインデッキのスカッパを塞ぐことを強く推奨する。その目的は、不注意による海や港の水域への油流出を避けるためである。

許可された補油の間、本船は manifold 周りのセーブオール (しずく受け) がホースからの漏れを防ぐことを確実にする必要がある。

下水処理設備は良好な動作状態でなければならない。海洋汚染法 (法令 932) によると、貯留タンク内の排水は透明で、疑わしい粒子があってはならない。

設備の検査では通常、検査官はタンクから排水のサンプルを採取する。この排水がわずかに着色し透明でないことが判明すると、たとえ排水バルブが適切にロックされ密閉されていたとしても、本船は汚水の不法排水で過怠金を科されることになる。検査官にとって、着色した排水は下水処理設備が正しく機能していないことの証拠である。

本船の機関長は、ガーナ領海内に入る前に時間をかけてタンクを清掃し、排水が水のように透明であることを確認するよう強く勧める。

(補油に関する限り) 油の移送に関して、船長はそのような移送を行う前に、港湾管理者と GMA の両方から書面による 48 時間の許可を求める必要がある。代理店がその許可を取るために手伝ってくれるだろう。

現地のコレスポンデントである TCI GHANA に対し、このロスプリベンションにおける代理店との調整役としてコンタクトを取ることにも可能である。

## 2. 本船の拘留

海洋汚染法違反で過怠金を科されてしまうと、取り消したり、減額したりするのは簡単ではない。GMA は通常この点に関して厳しい。過怠金が支払われない限り、本船は港内や港外の停泊地に留まることになる。

本船を出航させる唯一の方法は、代理店または P&I コレスポンデントが 2 週間以内に過怠金全額を支払うことを約束することである。この誓約書には専用のフォームがあり、GMA 事務所で署名する。

本船の出港後 2 週間以内に GMA に過怠金が支払われない場合、誓約書に署名した者は訴追されることになる。

マルセイユにいる我々のマネージャー、ELTVEDT & O'SULLIVAN と連携し、TCI GHANA はクラブから許可を受け取り次第 GMA の誓約書に署名することが可能である。

### 3. 結論

MARPOL 違反の過怠金は、ガーナの港で実際に船舶が直面している深刻な問題である。私たちがロスプリベンションとして提案した予防措置は、メンバーの船舶が過怠金を回避する手助けとなるだろう。

TCI GHANA は、船舶の出港のためにいつでも支援する用意がある。GMA によって過怠金が決定される前に、検査官が船上で検査を行っているときに連絡をもらえれば、我々の支援はより効果的なものとなるだろう。

2023 年 9 月 13 日 (Tema)

**Capt Gabriel MUKUNDA S.**  
**TCI GHANA**  
**Local Correspondent in Tema/Takoradi**



## Transmarine Consultancy & Inspection (GHANA) Limited

2<sup>nd</sup> Floor Arian Tower

Community 7

PO Box CS 8653

TEMA – GHANA

Tel. : + 233 (0) 303 308458

e-mail : [tci-tema@tci-africa.com](mailto:tci-tema@tci-africa.com)

[tciGHANA@yahoo.com](mailto:tciGHANA@yahoo.com)

### Our comments on MARPOL violation fines in Ghana

As Correspondent of the Club in Ghana ports, TCI GHANA / ELTVEDT&O’SULLIVAN are drawing the attention of all vessels going to Ghana to pay serious attention to MARPOL violation fines, as currently imposed by GHANA MARITIME AUTHORITY (GMA).

GHANA enacted in 2016 the < Maritime Pollution Act 2016 >, Act 932, implementing in the country MARPOL 73/78 with its 6 Annexes.

Following this enactment, the table below of fines has been adopted by GHANA MARITIME AUTHORITY in case of any incident violating the domestic law:

INCIDENT	REFERENCE TO MARPOL	AMOUNT OF FINE
<b>1. WASTE</b> Evidence of illegal dumping	ANNEX V	36,000.00 USD
<b>2. OIL</b> -If no oil record book (ORB); -Failure to record in ORB;  -Discharge of oil/oily mixture (like sludge)	ANNEX I	7,200.00 USD 2,400.00 USD for each entry omitted  60,000.00 USD
<b>3. SEWAGE</b> Illegal discharge	ANNEX IV	36,000.00 USD
<b>4. GARBAGE</b> -No garbage record book (GRB); -Failure to record in GRB;  -No Garbage Management Plan; -Evidence of illegal discharge of garbage;	ANNEX V	6,000.00 USD 2,400.00 USD for each entry omitted 6,000.00 USD  24,000.00 USD
<b>5. TRANSFER OF OIL</b> -Bunkering without GMA permit; -Transfer of oil without 48H notification (in port); -Transfer of oil without 48H notification (outside port)	ANNEX I	60,000.00 USD  14,400.00 USD  60,000.00 USD

Practically a PSC (Port State Control) will be organized by GMA on a targetted vessel either in anchorage on the roads (outside the port) or in port. Any vessel can be targetted as there is no eligibility criteria.

The PSC inspector, duly mandated by GMA, will introduce himself to the Captain and will request to check the vessel for any violation of the <Maritime Pollution Act 2016>. He will focus his attention on the possible violations as mentioned in the above table.

## **I. LOSS PREVENTION**

Evidence of illegal dumping of waste or illegal discharge of garbage will be established when the inspector, after inspecting the points of collection, will come to the conclusion that the quantity of garbage actually on board is not matching with the quantity expected to be generated according to the number of crew and voyage duration.

It is thus important for the vessel to keep the entries in GRC (Garbage Record Book) in order. All receipts proving the legal discharge of garbage in previous ports should be available. That is the only way to disclaim the vessel from the illegal discharge of garbage claim.

The Garbage Management Plan should be displayed for all crew members to take note. The inspector will surely check whether it is displayed or not.

The Oil Record Book (ORB) should also be in order. The inspector will check the last entry. Any movement of oil on the vessel (transfer of HF or MDO from one tank to another, bunkering, authorized discharge of sludge, etc...) should be mentioned in the ORB.

Before doing any discharge of sludge or any oily mixture to shore facilities, the Captain should get permission from GMA and the Harbour Master through the Shipping Agent. This authorization will assist in disclaiming the vessel.

We highly recommend that the scuppers on main deck should be plugged during the time the vessel is in port or outside in anchorage waiting for berthing prospects. The purpose is to avoid any inadvertent discharge of oil at the sea or in the port's basin water.

During authorized bunkering, the vessel should make sure that the savealls around the manifold can keep any leakage from the hose.

The sewage plant should be in good working condition. According to the <Maritime Pollution Act 2016>, Act 932, the effluent in the retention tank should be CLEAR and without any suspected particle.

Usually during the inspection of the plant, the inspector will collect sample of effluent from the tank. Once this effluent is found slightly coloured and not CLEAR, the vessel will be fined for illegal discharge of sewage even though the discharge valve is duly locked and sealed! For the inspector, the coloured effluent is an evidence that the plant is not working correctly...

We highly recommend that the vessel's Chief Engineer takes time to clean properly the tank and to make sure that the effluent is CLEAR (like water) before entering GHANA territorial waters.

Concerning the transfer of oil (as far as bunkering is concerned), the Captain should seek for a written 48H permission from both the Harbour Master and GMA before doing such transfer. The Shipping Agent will assist him in getting the permission.

TCI GHANA, as the local Club's Correspondent, should also be contacted to coordinate with the Agent in this loss prevention.

## **II. DETENTION OF THE VESSEL**

Once the vessel is fined for any breach or violation of the Maritime Pollution Act 2016, it will not be easy to have the fine cancelled or reduced. GMA are generally strict in this regard. The vessel can stack in the port or in anchorage outside the port as long as the fine is not paid.

The only way to obtain the sailing of the vessel is the commitment either by the Agent or by the P&I Correspondent to pay the full amount of fine within 2 weeks. This undertaking is signed at GMA office on their own dedicated forms.

After the sailing of the vessel, failing to pay to GMA the amount of fine within 2 weeks will expose the person who signed the undertaking to a court action.

In coordination with our Manager in Marseille, ELTVEDT & O'SULLIVAN, TCI GHANA will sign the GMA undertaking when a <go ahead> is received from the Club.

## **III. CONCLUSION**

The MARPOL violation fines are really a serious issue faced actually by vessels in Ghana ports. The precautionary measures we suggested as loss prevention can assist the Members' vessels in avoiding the fines.

TCI GHANA will always be ready to assist for the sailing of the vessel. Our assistance will be more efficient if we are contacted when the inspectors are on board inspecting the items before any fine is decided by GMA.

Tema on 13/09/2023

**Capt Gabriel MUKUNDA S.**  
**TCI GHANA**  
**Local Correspondent in Tema/Takoradi**