

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