

中国の「船舶による海洋汚染防止および管理規則」について（1）

2015年6月発行のクラブ回覧文書L.257において、中国の船舶による海洋汚染防止および管理規則、ならびに（a）汚染貨物および危険貨物をばら積みで輸送する船舶、または（b）10,000総トン以上のその他すべての船舶の船主／運航者は、中国に入港する前、または中国沿岸から20海里以内の港外で積荷、揚荷、船舶間の積替え（STS）を行う前に、油濁清掃業者（SPRO）との油濁清掃契約締結が必要であることをお知らせしました。

中国海事局（MSA）は最近新たに「船舶油濁対応体制に関する契約の管理対策」を発表しました。同対策は2020年3月1日に発効しました。また海事局は同対策と合わせて、「油濁の原因となる危険ばら積み液体貨物に関する規則書」（以下「規則書」）も発表しました。これにより、荷役中のオイルフェンス設置、またはSPROとの契約締結が必要となります。P&I Clubの国際グループは中国海事局に、COVID-19（新型コロナウイルス）の流行を考慮して発効日を延期する可能性について確認しましたが、発効日は2020年3月1日のまま延期はしないとのことでした。

添付の更新されたSPROレベル表からも分かるように、SPROとの契約条件について、新しい対策および規則書に伴う大幅な変更はありません。ただし2020年3月1日以降、以下の船舶はSPROとの契約が不要となりますのでご注意ください。

- 1) バラストまたは規則書に記載されていない液体貨物をばら積みで積載している 10,000 総トン未満の船舶

- 2) クリーン燃料を使用し、ばら積みではない液体貨物を積載している船舶

オイルフェンスは、規則書に記載された貨物を300mt以上、積み込み、揚荷、移送する場合にのみ必要となります。

新しい対策下では、中国海事局によって推奨SPRO契約書面が用意されることはなく、当事者がすべての条件を自由に交渉できるようになります。また、中国潜水および救助協会（CDSA）の後援により、SPROの訓練および査定の責任を負い、SPROの能力と契約条件交渉に関する情報を一元管理するデータベースの作成を担う、新しい委員会が設立されました。ただし、同委員会は発足したばかりのため、当面はクラブ回覧文書L.257において説明した通り、船主は中国各港でのSPRO選定にあたっては現地代理店、海事局または当クラブに確認することをお勧めします。

また、以下についてもご注意ください。

- 船舶が入出港または作業する港に、必要なレベルの対応能力を備えたSPROがない場合、船主はSPROとの契約を締結する必要はありません。
- 緊急待機義務を怠ったSPROがいた場合、船主は海事局に報告する必要があります。
- 中国領海内における船舶による油濁事故について、船主は現地の海事局に継続的に報告する必要があります。

インターナショナル・グループ（IG）は今回の変更を踏まえて、国際グループが推奨する既存のSPRO契約書の文言を精査しました。その結果、現時点では引き続き、添付の国際グループ推奨の文言によるSPRO契約書を使用するよう勧めています。今後、CDSA委員会との協議などにより、契約書の文言に変更が生じた場合には、会員の皆様に随時お知らせいたします。船主が新たにSPRO契約書を締結する際には従来通り、SPROに必ず、対応料金タリフを提示させることをお勧めします（当クラブにて料金タリフをチェックすることも可能です）。

インターナショナル・グループ（IG）は、CDSAの作業に重点を置いて進捗状況をモニターし、会員の皆様にご報告します。その間、添付の推奨SPRO契約書とは異なる文言での契約締結を求められた場合には、当該契約書の文言がインターナショナル・グループ（IG）のガイドラインに沿っているかどうかを確認するために、当クラブに相談することをお勧めします。

SPRO契約書および料金タリフについてご不明な点がある場合には、契約締結前に当クラブにお問い合わせください。

インターナショナル・グループ（IG）の全クラブが同様の回覧文書を発行しています。