

Gard Insight

シンガポールでの燃料補給について

こちらは、英文記事「[Bunkering in Singapore](#)」(2015年4月30日付)の和訳です。

シンガポール港は、世界でも有数の燃料補給港の一つであり、2014年には42.4百万トンの燃料油が販売されたと報じられています。バンカリング業界は厳しく規制されていますが、本稿では、シンガポールでのバンカリングサービスに関して、それでもよく生じる問題や懸念を取り上げます。

背景

シンガポールの海洋港湾管理局(Maritime and Port Authority [MPA])は、シンガポール港で提供されるバンカリングサービスの品質の確保に積極的に取り組んでいます。取引上のトラブルを避けるため、バンカー船が実施する船舶への燃料補給作業はすべて、MPAの定めるバンカリング業務標準規定(通称「バンカーコード」)に基づいて行うことが義務付けられています。¹

シンガポールにおける燃料サンプル採取手順: 機関長が確認すべき項目

機関長は、バンカーコードに準拠した燃料サンプリング手順が確実に実施されているかチェックするようにしてください。主なチェック項目には以下のものがあります。

- サンプル採取機材を点検し、汚れがなく清浄であることを確認する。
- バンカリング作業開始と同時にサンプル採取を開始する。
- 作業の間中、滴下サンプルの採取が実施されているかチェックする。
- バンカリング終了後、サンプル容器とニードル弁に手が加えられていないことを確認する。
- 署名をする前に、サンプルラベルに所要情報がすべて表示されているか確認する。
- カーゴオフィサーが所要手順(サンプルの封印やバンカーデリバリーノートへの封印シール番号の記入など)を確実に実施しているか確認する。

MPAでは、サンプリングの主要手順が記載された役立つプラカードを作成しています。

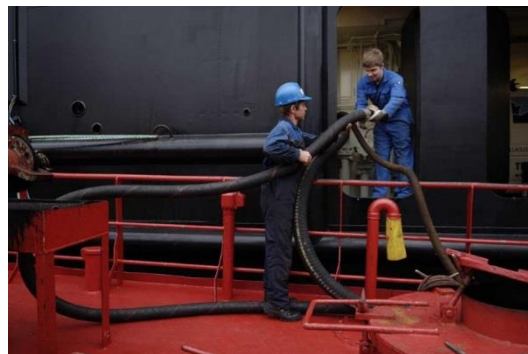
「カプチャーノバンカー」: リスクは何か、どのように防ぐべきか

「カプチャーノバンカー」とは、空気の混入により船舶燃料が泡立ち実際の供給量よりも計量値が大きくなってしまいう現象を指します。特に供給量が多い場合、これによっては購入者側に多大な損失をもたらします。

機関長らは、バンカリング作業時、サンプル採取に加えて、燃料計量についても以下をチェックするようにしてください。

- バンカリング開始前に空のタンクを点検・測定し、カーゴオフィサーの申告内容が正しいことを確認する。
- バンカー船の補給用燃料タンク基準高を確認し、測深テープや温度計などの計量機材をチェックする。
- すべての補給用燃料タンクについて、バンカリング開始時に立ち会い、タンク目盛と温度を確認する。
- バンカー船のトリムと傾きを確認する。
- すべての補給用燃料タンクについて、バンカリング終了時に立ち会い、タンク目盛と温度を確認する。
- カーゴオフィサーの作成するバンカーデリバリーノートに記載された補給量を確認する。

¹ MPA Singapore「[Singapore Standard Code of Practice for Bunkering - SS 600](#)」



MPA では、燃料計量の主要手順が記載されたプラカードを作成しています。

以前の Gard Alert²でお伝えしたとおり、シンガポール港では 2017 年 1 月 1 日以降、すべての船舶用燃料のバンカリングにおいて質量流量計測システム(Mass Flow Metering [MFM] System)が使用されるようになります。これにより、バンカリング作業過程の透明性が高まり、違法なバンカリングの減少につながることを期待されます。

燃料補給量について異議がある場合に取りべき手順

バンカーコードには、燃料補給量について異議がある場合の対応指針も示されています。機関長らは以下を実施するようにしてください。

- 液面高さ、目盛り、測定値、計算値等のデータを再確認する。
- 使用されたタンクや補給管が改変されていないか調査確認する。
- バンカー船の燃料保管量の推移を示す記録簿をチェックする。
- バンカー船のタンク校正表の該当するページ、および最新の数量証明もしくは相当する文書の移しを要求する。
- サーベイヤーのバンカー船測定報告書の写しを要求する。

船長が発行する異議申立書により、異議がある旨を正式に宣言するようにしてください。可能であれば証拠となる写真を撮影しておくようにしてください。

バンカリングは港境界線外(Outside port limits [OPL])で実施すべきか

燃料補給のためだけにシンガポールに寄港する場合は、OPL バンカリング作業は時間とコスト(港使用料など)の節約になります。バンカー業者とサーベイヤーはシンガポールの認証制度の下で業務を実施し、燃料補給を認定バンカー業者から受ける場合は、OPL バンカリングに伴うリスクを低減させることができます。ただし、OPL バンカリングには以下のリスクがあります。

- OPL は MPA の管轄圏外であるため、MFM システムの使用を含め、バンカーコードは適用されません。また、船主や燃料購入者側に異議が生じた場合にも、MPA の基準・規定や紛争解決制度による保護が受けられなくなります。
- 外洋でのバンカリングは天候や海のうねりの影響を受けやすくなります。
- マラッカ・シンガポール海峡(マ・シ海峡)は世界で最も航行量の多い航路の一つです。特にバンカリング作業中は船の操縦性が制限されるため、衝突リスクが高まる可能性があります。
- 船の安全性が低下し、油濁リスクが高まる可能性があります。
- 周辺海域は海賊や燃料盗難の危険があることも知られています。詳しくは 2015 年 1 月 2 日付の Gard Alert「[東南アジア海域で増加する海賊行為と燃料の窃盗](#)」をご覧ください。

シンガポールにはバンカリングに関する紛争解決制度は存在するのか

バンカーコードでは、バンカリングに関する紛争の解決は、シンガポール燃料補給クレーム手続き(Singapore Bunker Claims Procedure、以下「SBC 規定」)に基づいてシンガポール海事仲裁所(SCMA)が行うと定めています。当事者間の同意により当該紛争を他の管轄地域の裁判所や法廷に提起しない限り、シンガポールの認定バンカー業者との燃料補給契約に係る紛争は、SBC 規定に基づき SCMA に提起されることになります。

SBC 規定は、船舶燃料の販売・供給に起因する紛争のうち、賠償請求額または反訴請求額が 10 万シンガポールドル以下でかつ争点が 1 つだけである紛争を解決するための、簡易、迅速、低コストの手続きを提供するものです。

² Gard Alert「[シンガポールが燃料管理を義務化](#)」(2014 年 9 月 11 日付)

SBC 規定に基づいて開始された仲裁には、2012 年改正 [シンガポール国際仲裁法](#) (英文) が適用されます。仲裁による裁定は、最終的なものであり、拘束力と強制力を有することになります。

まとめ

シンガポールのバンカリング業界は厳しく規制されています。また、バンカリング業務のさらなる品質向上を図るため、2015 年 9 月 1 日以降、バンカーコードが改訂される予定です。紛争の発生を回避するためにも、シンガポールで燃料補給を受ける前に、乗組員にこうした規則や手続きを熟知させるように努めてください。

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gard は本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されております。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。