

MARPOL Annex VI – 船主と傭船者への新たなリスクと要求

MARPOL Annex VI – New risks and challenges for owners and charterers

ガード・ニュースは、MARPOL Annex VI が求める遵守と遵守しなかった場合起こりうる結果について検討してみました。



MARPOL Annex VI とは？

MARPOL Annex VI は関連する 1978 年議定書によって修正された、1973 年の船舶による汚染防止のための国際条約の一部で、国際海事機構 (International Maritime Organization = IMO) が起草したものです¹。条約の個々の部分は、それぞれ加盟国が必要数に達した時点ごとに発効しています。例えば油による汚染防止規則の MARPOL Annex I は発行して 20 年以上になります。船舶による大気汚染防止規則の Annex VI は 2005 年 5 月 19 日に発効しました。現在 Annex VI の批准国は 37 か国であり、世界全体のトン数の 70 パーセントを占めています。

Annex VI は船舶から排出される硫黄酸化物 (SOx) と窒素酸化物 (NOx) に限界を設け、オゾンを激減させる物質の意図的な排出を禁じるものです。この付属文書は世界全域に燃料油の硫黄含有量を燃料の 4.5 パーセント m/m (量に対するパーセント) の上限を設け、「SOx 排出制限地域」(SOx Emission Control Areas = SECAs)では 1.5

パーセント m/m の上限を設けています。バルチック海は現在 SECA と規定されています。2005 年 7 月、IMO は北大西洋を SECA と確認する改正を、2007 年 11 月の発効日をもって採択しました。Annex VI はまた船舶の安全を脅かしたり、船上の人員に危険を及ぼしたりする可能性のある無機酸や化学廃棄物を燃料に導入することを禁じています²。

条約を批准した国を発着して、あるいはそれらの国を船籍国として海外貿易に従事する 400 総トン以上の船舶は、船籍国 (通常船籍国に代理人として指名されている船級協会、あるいは、MARPOL Annex VI 加盟国に登録されていない船舶に対しても船級協会) の発行する国際大気汚染防止証明書 (International Air Pollution Prevention certificate = IAPP Certificate) を所持していなければなりません。

船籍国と港湾国が規則の遵守をモニターするので、MARPOL Annex VI は燃料の納入票を入手して船上に保存しておくことを求めています。この票には、納入した燃料の硫黄含有量の記入がなければならず、その燃料油のサンプルも保存しておかなければなりません。MARPOL Annex VI の加盟国所在の燃料供給者はこの規則に従わねばなりません、非加盟国の供給者は港湾当局の監視の対象にはなりません。

求められる遵守と、遵守しなかった場合に起こりうる結果

¹ ガード・ニュース 176 号の記事「MARPOL 73/78 付随書・船舶による大気汚染予防に関する規則」参照

² ガード・ニュース 184 号の記事「MARPOL Annex VI – 低硫黄問題を解決」参照

ガード・ニュース 184 号に DNV の専門家による記事が掲載されています³。その記事は低硫黄度の燃料と北海が SECA に追加されたことによって起こりうるトラブルを概説しています。確認された問題の中には、低硫黄度による着火と燃焼のトラブルと化学反応による火災、機関を傷める可能性のある研磨物質の増加がありました。毒素が燃料に浸入することもあります。そのような物質は乗組員その他船上や陸上の人間に害を及ぼします。DNV は北海が SECA に加わったことで低硫黄度の燃料の供給量が市場に十分であるかも問いかけています。最後に、運航上の問題として、DNV は SECA 内に入ったりそこで運航したりする場合に、規定にあった燃料に切り替えるタイミングの難しさを認めています。規定の燃料を積んでいても、切り替えのタイミングや作業が不適切であれば、SECA 内では違反となりえるからです。

燃料が低硫黄度の要求に合わない場合は、港湾の所在国あるいは船籍国当局は離路、燃料排出、燃料入れ替えなどを求めることがあり、遅延と更なるコストが発生します。MARPOL の違反は船舶に対する罰金に至ることもあります。今日まで、施行は緩やかであるといわれていますが、MARPOL Annex I に関する経緯を例にするならば、業界が遵守に消極的であれば罰則は増大するでしょう。

船主と傭船者の遵守責任

本船が定期傭船下にある場合、燃料補給には最少でも以下の団体に関わってきます：船主、定期傭船者、燃料仲介者と実際の供給者です。MARPOL Annex VI の遵守はまずは船主の責任です。しかし、規格外燃料の結果としての最終賠償責任は、通常定期傭船契約にある補償条項に従うか、売買契約によってはその条項に従って供給者が負うこととなりますが、少なくとも英国法の下では、燃料仲介者は通常買い手の代理人であって燃料売買契約の当事者ではないとみなされるので、賠償責任を負わないのが一般的です。

³ 脚注 2 参照

定期傭船者はさまざまな傭船契約の条項に従って燃料を購入しなければなりません。代表例で言えば、燃料条項は「ISO 8217 2005 年第 3 版」規格に適合する具体的な等級の燃料を指定しています。この基準は 2005 年に硫黄分の限度と廃油の除去を含む MARPOL の要求に従って修正されました。燃料条項は、傭船者が供給する燃料が MARPOL の要求にも、本船が交易する特定地域の規則にも従ったものであることを保証するのが普通です。米国は現在 MARPOL Annex VI の加盟国ではありませんが、例えばカリフォルニア州は独自に船舶からの大量の排出について基準や要求を設けています。

燃料規格に追加として BIMCO は船主と傭船者に権利と責任のバランスを取った条項を発表しました⁴。この条項に従って、実質的な供給者が遵守規定外の燃料を納入した場合は、傭船者は船主に対して賠償責任を負います。供給された燃料が規格に適合していれば、SECA に進入する前に低硫黄度の燃料に変更するタイミングを間違えて硫黄分が 1.5 m/m を超えたりする運航上の不手際の結果については船主の責任になります。

燃料売買契約と燃料供給者に対する求償の可能性

燃料の供給はマージンの薄い事業だといわれています。しかしこの物資は不可欠なので、売買契約の条件を決めるに当たっては一般的に売り手が優位です。MARPOL 加盟国の供給者は当然 Annex VI の要求に従う義務があるので、売買契約中の遵守確認についての文言には異議を唱えることはできません。

買い手は注文する品質を明確にする責任があり、燃料の売買が「ISO 8217 2005 年第 3 版および MARPOL Annex VI、あるいは本船が寄港する具体的な地域や港湾の要求に全面的に合致している」ことを注文し確認しなければなりません。燃料が SECA 向けである場合は、以下の文言を追加すべ

⁴ ガード・ニュース 179 号の記事「新 BIMCO 燃料油硫黄含有量条項」参照

きです:「また、最大硫黄含有量 1.5 パーセント。」その上契約書には「供給手続きは、サンプル採取及び燃料納入票を含む書類一式に関して MARPOL Annex VI 規定の要求を全面的に遵守していなければならない」と記載しておくべきです。

燃料の分析には時間がかかるので、納入前に独自の品質テストを行うのは実際的ではないし、難しいでしょう。納入者は燃料引渡し通知書にその燃料の硫黄含有量を明記しなければなりません。MARPOL は納入者や本船には受け取り前に製品の分析を求めず、単にサンプルの採取と、後に遵守が問題になった場合に備えて分析用のサンプルの保持を求めています。しかし、いかなる場合にも納入された燃料油をテストして規格に合致していることを確認しておくべきです。サンプル採取には本船のスタッフまたは指定の検査員が立ち会わなければなりません。立会人なしに納入者からのサンプルを受け取ることはお勧めできません。売買契約書に分析のテスト報告書と分析試験所に対する同意を含めておくのが理想的です。

燃料が最終的に規格外であると判定された場合、買い手は売り手に対して追加費用や賠償責任を求償できるでしょうか?できます。しかし、売買契約書に賠償請求を消滅させたり限定したりする条項が入っていることがよくあります。燃料供給の契約書は賠償請求通告期限が極めて短いことで不評をかっています。通常引き渡し後 7 日間です。供給者に対する求償の窓口が空いている時間は短いので、直ちに分析をし、供給者に通知することが重要です。もうひとつよく見られるのは賠償請求額を引き渡された燃料油の価格に限定している条項です。これでは機関などの損傷から起こる損失を補うには不十分です。

燃料油の売買契約には、法律と管轄権を明記した紛争解決条項を入れておくべきです。理想的には裁判地は、例えば英国法と仲裁というように備船契約と燃料油売買契約で同じ所が好都合です。そうしておけば紛争が起きた場合三者とも一件の訴訟に統合できるからです。現実には、船主と備

船者間の契約も備船者と燃料油供給者間の契約もともに定型書式の契約書や、融通の利かない、都合のよい条件をもとにしているものです。

P & I と応訴保険が新しいリスクに対応

ガードの応訴保険は、MARPOL Annex VI への不服従に関連して発生した紛争による法的その他の費用の補償を提供しています。これは備船契約下であれ、燃料油売買契約下であれ、またかかる損害賠償を求める場合でも、応訴する場合でも同様です。応訴保険は当局が求める罰金に対応する法的その他の費用も担保し、直接請求か備船契約の補償条項によるものであるかは問いません。ガードの弁護士達も、賠償請求が発生する前に契約の条項に関して組合員の皆様に助言いたします。

船舶自体の損傷は船主加入での P & I リスクではありません (が、船体保険のリスクでしょう)。しかしガードの包括的備船者 P & I 保険は船体の損傷に対する備船者の賠償責任を含んでいます。従って燃料油によって本船に生じた物理的損傷の責任も、本船に対する損傷を軽減するためであれば燃料油を抜き取る費用もその備船者 P & I 保険の下では担保されたリスクなのです。船上または陸上の人員に対する有毒物質による人的被害の賠償責任は P & I で担保された責任です。ガード相互保険組合の定款と規約の規約 38 は排出または流出によって生じた汚染の (罰金を除く) 賠償責任を、直接的にも、または備船契約下の補償経路でも担保しています。これら担保されたリスクに関連する法的費用も、それら費用をガードが承認すれば、支払われます。

罰金の P & I 填補は狭き門です。規約 47.1.c では本船から汚染物質の「不慮の漏洩あるいは排出」により生じた汚染の罰金であれば填補するとしています。MARPOL 限度を超えた排出に対する罰金は、排出そのものが故意であるため「不慮」とはみなされません。規約 47.2 では罰金を裁量的填補とし、事案によっては填補することもあります。しかし、「組合員が取った行動がその罰金の発生原因となる事象を避けるために妥当であったと

組合員が組合を納得させる」ことが条件です。

最後に、遅延、拘留、離路関連の費用は船主の P & I では担保されていません。遅延が規格外の燃料油によって引き起こされた船体の損傷の結果であれば、傭船者の賠償責任は担保されています。不稼働のクレームは船主、傭船者ともにとって当然応訴担保の対象となります。

結論

MARPOL の必要条件で扱われている排出を含み、大気汚染への注目は疑いもなく増大するでしょう。売買契約や傭船契約下の燃料油の品質に関するクレームも件数、金額ともに増加するのは確実です。船主も傭船者も、技術面、法律面双方から実際的な損害防止対策に迫られます。そこでガードの出番です。組合員の皆様の新たな対応策にお役に立ちたいと思っています。