

Gard Insight

汚染バンカー：買い手の保護

こちらは、英文記事「[Contaminated bunkers: protecting the purchaser](#)」（2018年9月13日付）の和訳です。

前回の記事では汚染バンカー問題を取り上げたのに続いて、今回は燃料油サプライヤーと燃料油供給契約に焦点を当てます。

詳細に入る前に、まずは現状を簡単に整理してみましょう。



新たな進展はなし

汚染の根本原因の特定技術についてほとんど進展は見られず、依然としてガスクロマトグラフィー質量分析法（GCMS）やフーリエ変換赤外分光法（FTIR）などの高度な検査が、燃料油の汚染の有無を確定するための確実な手段となっています。高度な検査についてはまだ相当に手付かずの部分が残っています。これまで米国海岸ガード（USCG）以外にこの問題について公式サーキュラーやアラートを発行した機関はありません。

入手できる最新の情報から、以下のことが分かっています。

1. 複数の燃料油サプライヤーが標準燃料油供給フォームを改定し、ISO 8217 への参照を削除するとともにクレーム期限を 30 日から 15 日、さらには 7 日にまで短縮しており、さらに汚染された燃料油を低価格で提供しているとの未確認の報告があります。
2. 汚染された燃料が世界各地の港湾でデバンカーされている現状は、それが再びサプライチェーンに回る可能性があることを考えると、明確なリスクとなっています。国によってはデバンカーされた燃料を「廃棄物」として扱うところもあり、そのことがデバンカーをさらに複雑なものしています。
3. 仕様外の燃料により機関にトラブルを生じた船舶は、ポートステートコントロール実施当局の注意を引く可能性があります。特にリヤド MOU やビニャ・デル・マール MOU の地域では機関に重点を置いた CIC（集中キャンペーン）を継続しているため、これらの国では注意が必要です。
4. 船主と用船者は、今年初めに公表された国際バンカー産業協会（IBIA）の「[船舶に供給される燃料油の品質保証のためのサプライヤー向けベストプラクティスガイダンス](#)」を十分に理解しておく必要があります。このガイドラインは、サプライヤーからより高品質な燃料を確保する方法を知るための優れた情報源となっているものです。

燃料油サプライヤーの選択は慎重に

燃料の品質確保の重要性を踏まえると、燃料は価格だけで決定すべきではありません。そのため、燃料油サプライヤーを選択するプロセスを導入すべきです。サプライヤーの選択にあたっては以下のポイントに留意すべきです。

1. サプライヤーの市場での評判
2. サプライヤーに最近汚染バンカーの供給に関わった履歴があるかどうか
3. サプライヤーの財務状態
4. サプライヤーが低品質な燃料油に対し保険を付保していることの証拠を提出できるかどうか
5. サプライヤーがバンカー船をどの程度コントロールできているのか
6. 提示される諸条件。特にサプライヤーに契約条件を再交渉する意思があるかどうか

燃料油供給契約に注意する

バイヤー（すなわち船主・用船者）と、サプライヤーやトレーダーの契約条件の交渉は、通常は難航する可能性があります。しかし、サプライヤーが高額なクレームにさらされる得る現状を鑑みた場合、以前よりも契約条件の協議に前向きに応じる可能性があります。契約段階では以下の点が重要です。

1. **求める燃料を明確に指定する**：サプライヤーには求められた燃料を供給する義務があるため、燃料油の注文書には、供給すべき燃料油を明確に指定する必要があります。要求段階において、燃料油に異常成分が一切含まれてはならないこと、燃料油が目的に適したものでなければならないことをサプライヤーに対して伝えることができます。しかし、その上で供給された燃料油について、バイヤーが汚染や ISO 8217 第 5 条違反を理由に不適合だとみなしても、燃料は契約条件の範囲内だとの主張を展開される可能性があることには留意が必要です。あいまいさの残る第 5 条の文言を裁判所がどのように解釈するかはまだ不明です。
2. **燃料油供給契約を綿密に調べる**：契約書を注意深く読むようにしてください。契約条件が変更されていないか確認するために過去の契約書と比較してもよいでしょう。特に以下が記載された条項には注意が必要です。
 - ISO 8217
 - クレーム期限
 - 燃料の適合性に関する保証を除外する免責条項

サプライヤーの関心事は、契約書から ISO 8217 への参照を削除することと、燃料が消費に適したものでなければならない旨を保証する条項がない場合にクレーム期限を極端に短く設定することです。供給契約の文言がサプライヤーに有利になっていないか確認すべきです。より公平にバランスの取れた BIMCO の標準バンカー契約書を使用することが推奨されます。ISO 8217 に関しては、異常成分が含まれてはな

らないことを契約書に明記すべきです。ISO 8217 規格に適合しなければならないと記載するだけでは不十分な場合があります。

1. **納品前検査を契約に組み込む**：バイヤー（船主または用船者）にとっては、供給される燃料が仕様に適合し、一切汚染されていないと事前に把握できることがベストです。そのためには、詳細な GCMS、FTIR などの高度な検査や試験を行うしかありません。サプライヤーにこれらの検査について契約上の責任を持たせ、可能であれば燃料油の出所に関する情報も入手するよう努力すべきです。この情報は、納品前検査をどの程度厳しくすべきかの判断の参考になります。
2. **管轄裁判所がバンカー紛争をどのように扱うかを知る**：燃料油供給契約の準拠法や司法管轄を再交渉できない場合、バイヤーは少なくとも、当該司法管轄においてバンカー紛争がどのように扱われるのか熟知しておくべきです。
3. **損失全額は請求できないと認識する**：燃料油供給契約には必ず責任限定条項があり、通常は燃料油の費用を限度とし、間接損害は除外されます。つまり、逸失した時間や主機の修理費用は請求できません。バイヤーの交渉力によっては、この条項の文言を再交渉することが可能です。

サプライヤーに対する請求

1. バンカー紛争では、燃料油のサンプル、検査報告書、損傷した部品、記録などの証拠が重要です。必要となる可能性のある文書の全リストを確認するには、[こちら](#)をクリックしてください（英文のみ）。損傷した部品の追加検査や調査を行う場合、燃料油サプライヤーにも立ち会いを求めるべきです。
2. 実際のサプライヤーと契約上のサプライヤーが異なる場合も多々あります。バイヤーと実際のサプライヤーの間に契約関係がない場合、不法行為に基づく請求を行う必要があるケースがほとんどです。
3. 契約上のサプライヤーに対する請求は、審理が行われる司法管轄と燃料油供給契約の条件によって大きく異なります。
4. 原告、すなわち燃料油のバイヤーは、供給された燃料油が契約内容と異なっていることと、仕様外の燃料が確かに機械の損傷原因になったことを自ら証明しなければなりません。前者は高度な検査の結果によって簡単に満たせますが、後者については、上記「1」で示した詳細な証拠文書と専門家による証明が必要になる可能性があります。
5. 購入に際し、バイヤーは燃料油供給契約のクレーム期限に対する立場を保留する必要があります。このような保留はすべての司法管轄で有効というわけではありませんが、それでも慎重な措置を取るべきです。また、判例はありませんが、これらの汚染が短期間では検出できない事実を裁判所が認定するとの見解もあります。
6. 英国法に関しては、燃料油供給契約が売買契約とみなされ、1979年物品売買法第14条に基づき目的への適合性と満足できる品質に関する黙示的条件が適用されるとみられていますが、OW 訴訟ではその限りではありませんでした。

7. 汚染が検出された場合やその疑いがある場合は、ただちにクラブまで通知してください。

まとめ

燃料油の品質紛争は、時間もコストもかかり複雑ですが、サプライヤーの選択と燃料油供給契約の交渉に関して健全な決定を下すことで回避できます。適切なレベルまで理解と協力を深めるには、サプライヤーとバイヤー（航海用船の定期用船者または船主）の間でもっと話し合いをもつ必要があります。

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。