

1995年7月

クラス3 (P&I)メンバー各位

油濁法の最新情報 - 米国とカナダ

(Oil Pollution Legislation Up-date – United States and Canada)

カナダ

ご承知の通り、1995年4月4日より、「1973年・1978年海洋汚染防止条約」(MARPOL 73/78)第一付属書中の規則26条のもと150総トン以上の全タンカーと400総トン以上のその他全船舶は船舶旗国政府承認の「船上油濁緊急対応計画書」(SOPEP)を船上に常備せねばならぬことになった。

カナダ海運法 (Canada Shipping Act)の第36章「油濁防止規則」は、MARPOL 73/78の要件を摂取しカナダ法化したものであるが、同規則には他に次のような数多くの追加要件がある。

1. 各船舶は免許を受けた流出油除去組織(OSRO)と契約を結ばねばならず、OSROは、本船の運航される北緯60度以南のいずれの水域においても10,000トンまでの油流出に対応できるものでなければならない。北緯60度以北の油流出についてはカナダ沿岸警備隊が引き続き対応の責に任ずる。
2. 各船舶はSOPEPの他に次の書類を船上に常備せねばならない。
 - () 本船の油濁責任保険者の名称と所在地を記載したもの。
 - () SOPEPを履行する権限を持つ者(船長その他本船の指揮をとる者)を特定したもの。
 - () 本船運航地域に本拠を置く公認OSROとの契約を証明するもの。
 - () OSROとの取り決めを履行する権限を持つ者を特定したもの。この者はカナダの居住者である必要はないが、24時間体制で求めに応じられる者でなければならない。

上述のようにMARPOLの要件はカナダでは1995年4月4日に発効し、上記の追加要件も当初は同日からの発効が予定されていた。しかしそのための手続きは大幅に遅れている。

カナダ沿岸警備隊は上記の要件中2()と()の発効日が**1995年7月31日**となったことを確認した。同要件を満足させるには社用の便箋に船名、本船が加入するP&IクラブとSOPEPを履行する権限を持つ者それぞれの名称と住所を記したものを船上に備えていれば足りると思われる。

追加要件2()と()はまだ履行できない。何故ならば、これら要件を満足させるべく設立された除去組織は未だカナダ沿岸警備隊の免許を受けておらず、免許の交付は早くとも1995年8月15日以降になり、それも恐らく今年11月乃至12月以前は無理と見られているからである。従ってカナダ沿岸警備隊は要件()と()の8月15日以前の実施はない旨言明した。

カナダの流出油除去組織 (OSROs)

次のOSRO三社が10,000トンまでの油流出に対応すべくカナダ沿岸警備隊に免許を申請中である。

Burrard Clean Inc (ブリティッシュ・コロンビアの海岸線を担当)、 Eastern Canada Response Corporation (ハドソン湾、ラブラドル沿岸地方、セント・ローレンス湾を担当)、 Great Lakes Response Corporation (スペリオル、ヒューロン、エリー、オンタリオの各湖のカナダ側水域を担当)。

他に2,500トンまでの油流出に対応できる小規模のOSROが二社(Point Tupper Response Corporation と St John Response Corporation)あり、ニューファンドランドとノバ・スコシアの海岸線の特定地域を担当する。

各位には、P&I国際グループが、上記組織中最初の三社の作成した契約書案文を現在検討中であることをご承知おきいただきたい。この検討は目下進行中で、国際グループとしての決定は未だ何ら下されていない。ただしこれまでに見た案文のいずれも、油流出対応役務契約書の責任割当に関する国際グループのガイドラインに適合していない。契約書案文の検討が終わり次第さらにサーキュラーでお知らせすることになるが、各位はケースバイケースでクラブに相談され、個々の契約書の地位(国際グループのガイドラインに沿っているか、またカナダ当局の免許を得ているかなど)を確認なさるようお勧めする。

アメリカ合衆国

MARPOL 73/78

MARPOLの要件が1995年4月4日より米国水域を航行する船舶に適用されることにご注意いただきたい。故に150総トン以上の全タンカーと400総トン以上のその他全船舶は、船上にSOPEPを常備しなければならない。米国沿岸警備隊は規則違反には厳重に対処する意向を表明した。

300総トン以上のタンカーやタンク船を米国へ配船する向きには、すでにOPA90のもと本船対応計画書(1993年8月18日より必要とされる)を船上に備える義務があり、その義務を果たす限りMARPOLの要件にも応えていることになる。米国では、多くの州で乾貨船にも本船対応計画書を必要としているため、米国に乾貨船を配船されるメンバー各位はMARPOLの要件を十分に満たす本船対応計画書をすでに備えておられることと思う。

カリフォルニア州

1995年7月1日より、カリフォルニア州に來航するタンカーやタンク・バージは、カリフォルニア州の賠償資力証明書(COFR)を得るために、油濁に関し7億5千万ドルまでの賠償資力証明の提出が必要となった。

海運業界とP&I国際グループの抗議の結果、カリフォルニア州ではこの限度額を7億ドルに減額する法案が上程され、州知事の署名待ちとなっている。法案が実際に施行に移されるまでの遅れを見込み、動植物資源環境局は同規則の発効期日を1995年7月1日から35日間繰り延べた。

以前は証明すべき賠償資力のレベルは5億ドルであり、この証明のためにはクラブの加入証書を提出すれば足りたことをご記憶であろう。当クラブの加入証書は、7億ドル中最初の5億ドルについては賠償資力を証明するものとして今なお有効である。この5億ドルを超える2億ドルの賠償資力証明は、国際グループの保険ブローカーの手配による便益(油濁賠償追加担保)を各位が利用することにより1993年2月20日より受けることができるようになった。カリフォルニア州動植物資源環境局の油濁防止・対応課は、同保険ブローカーが以前から発行しているような(油濁追加担保の)保険引受証を当分の間(少なくとも本保険年度中は)カリフォルニア州の要求に合うものと認めている。カリフォルニア州当局の認めた35日間の期限延長にもかかわらず、メンバー各位は2億ドルの追加賠償資力証明を大至急提出されるようお勧めする。

ワシントン州

最近までワシントン州へ(タンカーと乾貨船の別なく)配船するメンバー各位は、ワシントン州海事委員会(「委員会」)の作成した「包括的」対応計画書を利用することができた。しかし委員会は1995年7月1日を以って解散した。

委員会の後継機関として設立されたワシントン州海事協同組合(「協同組合」)はこの程船主のための登録契約書の案文を明らかにしたが、同案文は国際グループのガイドラインにあっておらず、従って同契約書について国際グループと協同組合間で話し合いが行われている。ワシントン州の各港に配船を予定する向きは、より詳しい情報についてクラブにお問い合わせいただきたい。

以上