

2013年10月18日



The Britannia Steam ship  
Insurance Association Limited

## メンバー各位

3-43-16 Shiba, Minato-ku, Tokyo  
105-0014  
Tel (03) 3769-6791  
Fax (03) 3769-6792

32 Akashi Machi, Chuo-ku, Kobe  
650-0037  
Tel (078) 322 2770

## 米国油濁事故対応計画 - 海難救助及び海上消火活動 最終規則 - 2013年9月30日 - 対応期限 - 2014年1月30日

このサーキュラーは、米国に寄港するタンカー船および非タンカー船の船主に適用される。

### 救助業者との契約 (Salvage Agreements)

2013年10月1日付のクラブサーキュラーの通り、非タンカー船の船主は事故対応計画書(VRP)を米国コーストガード(USCG)に対して2014年1月30日までに提出する必要があると伝えられている。この油濁事故対応計画書の目的は、非タンカー船船主に全権責任者(Qualified Individuals)、油濁対応業者(OSROs)、散布業者および(海難救助と海上消火作業を行える)救助業者と事前契約を結ばせることにある。このサーキュラーでは、救助業者との契約に必要な要件について記載するものである。

別途来月(11月)初旬に油濁対応業者との契約に関する要件をサーキュラーで発行する予定だ。米国非タンカー船の最終規則が公布されたことにより、多くのクラブが主要な油濁対応業者(散布者でもある)と契約内容についての見直しが促された。現在クラブが採用している手配が継続するということを前提に、メンバー各位においては油濁対応業者との契約をさしあたって締結すべきでないことをお伝え申し上げます。

### 非タンカー船 - 救助業者との資金提供協定 (Salvage Funding Agreements)

2,500バレル以上の燃料油と貨物油を積載できる非タンカー船の船主は、救助および海上消火資財提供業者と資金提供協定を締結する必要がある。この要件は、タンカー船主に対するものとほとんど変わらない。従って、メンバーは、協定の詳細を記載したタンカー船主の要件に関するクラブサーキュラー(2009年6月、2010年8月および2011年2月付)をご参照戴きたい。

救助業者5社の資金提供協定書(Funding Agreement) については見直しを行い、事故対応計画書での国際P&Iグループのサルベージ・ガイドラインに適合していることを確認している。これらの合意(下部に識別する)は次の通りである。なお、国際P&Iグループのサルベージ・ガイドラインについてはAnnex 1をご参照戴きたい。

- Donjon-Smit – (Tanker and Non-Tank) Version A – October 4, 2013
- Marine Response Alliance LLC – Version 16 October 2013
- Resolve Salvage & Fire (Americas) Inc – Version 3 –1 October 2013
- Svitzer – USA Companies Version October 1, 2013

- Svitzer – INTL Companies Version October 1, 2013
- T&T Salvage LLC – USA Owner (Tanker and Nontank) Version – 4 October 2013
- T&T Salvage LLC - Non-US Owner (Tanker and Nontank) Version – 4 October 2013

250バレル以上2,500バレル未満の燃料油および貨物油を積載可能なタンカー船以外の船主は、VRP表に海上消火資材提供者を明記すると同時に、協定書を完全に締結することなく計画書に載せることについて救助業者から合意を得る必要がある。下記の協定書は見直しを行い、事故対応計画書に関する国際P&Iグループのサルベージ・ガイドラインに適合すると確認している。

- Donjon-Smit – Consent Agreement for Vessel Response Plans – October 4, 2013
- Marine Response Alliance LLC – MPA OPA 90 & CA Certificate of Coverage (Version 2013)
- Resolve Salvage & Fire (Americas) Inc – RMG OPA 90 Certificate of Coverage – 01 October 2013
- Svitzer Written Consent – Version Oct 2013
- T&T Salvage LLC - OPA 90 Written Consent – 4 October 2013

USCGによって分類された油濁対応業者とは異なり、救助活動および海上消火活動の資財提供者が15の基準に基づく能力を有するかを証明するのは、船主もしくは運航者の責任であることにご留意戴きたい。この基準は当該サーキュラーのAnnex 2にてご参照戴ける。非タンカー船主にも救助活動および消火活動の役務提供者と契約を要求されるようになったため、USCGは現在掲載されている「よくある質問」(FAQs)を見直している。FAQsについては約2週間後に更新されるものと見込まれる。一方で、当面は現在掲載されているタンカー船向けのFAQsが参考になるものと思われる。現在掲載されているFAQsは、下記リンクのUSCGのホームページからご参照戴ける。 [www.uscg.mil/vrp](http://www.uscg.mil/vrp)

## タンカー船 – 救助活動における資金提供協定 (Salvage Funding Agreements)

非タンカー船も救助活動および海上消火活動の役務提供者との資金提供協定の締結を義務付けられる変更に伴い、救助業者はタンカー船および非タンカー船の双方をカバーすべく資金提供協定を(上記のとおり)改訂している。将来的にはタンカー船の船主も救助業者/海上消火業者との資金提供協定を締結する際は改訂された契約書を使用されることをお勧めする。

ただし、タンカー船主については現行の資金提供協定については必ずしも改訂する必要はない。

メンバー各位には、特定の契約・資金提供協定の選定についてはそれぞれの船舶保険者と相談され、また救助業者/海上消火活動業者については彼らが米国配船先のすべての地域において15の基準を満たす資材を提供できるか否かを確認されることをお勧め申し上げます。なお、資金提供協定が国際P&Iグループのガイドラインに沿っていることと料金の妥当性については分けて考える必要があり、国際P&Iグループは料金については検証していない。これらの点については船舶保険者とご相談戴きたい。

同様のサーキュラーが国際P&Iグループの全クラブから発行される。

以上

(翻訳) ブリタニヤP&Iクラブ 日本支店

本サーキュラーは英語版の日本語訳です。日本語訳と英語版の間に齟齬がある場合は英語版の内容を優先下さるようお願い申し上げます。

本サーキュラーは専用バインダー Section 4. Pollutionにお綴じ下さい。