

クラス3(P&I)メンバー各位

船舶による海洋汚染の防止と管理に関する中華人民共和国條例^(訳注)

(Regulations of the People's Republic of China on the Prevention and Control of Marine Pollution from Ships)

(訳注)中国では「防治船舶汚染海洋環境管理條例」と称される。

背景

「船舶による海洋汚染の防止と管理に関する中華人民共和国條例」(「條例」)が2010年3月1日に発効する(中華人民共和国(中国)国務院により2009年9月9日公布)。「條例」の目的は、中国領海内における油濁事故の防止、対応および清掃に関する包括的な規則を制定することだ。

本サーキュラーは「條例」の主要規定を要約するものだ。「国際グループ」(IG)の理解するところでは、中国「海事局」(MSA)が「條例」中いくつかの規定を実効有らしめるためにさらなる規則案を起草中であり、認定油濁対応業者との契約要件、および油濁損害責任を担保する保険その他の資力担保を維持すべき要件もこれに含まれる。IGはこの点に関し引き続きMSAの確認を求め、クラブは適宜追加サーキュラーを発行する。

概観

「條例」は広範囲にわたり、例えば油濁原因物質の排出と受け入れ、廃棄物の投棄とその許可、油濁対応計画の策定、汚染事故の際の流出油清掃の手配および汚染事故の報告と緊急対応、汚染事故の調査と補償、有害汚染貨物の船積みと瀬取りおよび荷揚げに関する監督、「條例」違反に対する過料などが含まれる。

「條例」はまた、すべての船舶(油貨物を輸送中でない1,000gt未満の船舶を除く)を対象に、油濁損害から生じる請求を担保させるための強制保険制度を中国法に導入する。さらに中国は、「2001年の燃料油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約」(2001年バンカー条約)(中国はこれを2008年末に批准)および「1992年の油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約」(1992年CLC)(中国はこれを数年前に批准)のもとでの保険に関する規定を実効有らしめるために必要な法令も制定するようだ。

「條例」はまた、中国の港へ海上輸送された貨物としての持続性油の荷受人(またはその代理人)の拠出による国内的「船舶油濁補償基金」の設立に関する規定も含む(中国は「1992年の油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約」(1992年IOPC Fund)の締約国ではない)。

MSA は「條例」を執行する行政当局であり、船舶による海洋汚染の防止と管理およびそれに関連する船舶運航活動に関する特定事項を監督・管理する主官庁である。包括的責任は北京に所在する MSA が持ち、各地域の MSA は(要請を受けて)地域的な責任を持つことになる。

範囲

「條例」の適用対象は、内水、領海および隣接水域、排他的経済水域および中国大陸棚ならびに中国管轄下のその他すべての海域において生じた(汚染発生場所を問わない)、船舶による汚染、および船舶関連の事業活動で、汚染損害を生じているか、またはそのおそれがあるもの、である。

現地の認定清掃業者との契約要件

「條例」は、ばら積みの汚染・有害貨物を輸送中の船舶、または 10,000gt 以上のその他船舶の運航者に対し、MSA が認定した汚染対応業者との汚染清掃業務委託契約を、中国入港前に締結することを求めている。「運航者」の定義は「條例」に定められてはおらず、IG はこの点につき MSA に確認を求めている。

IG の理解では、事故が発生した場合、これら清掃業務受託業者は MSA 監督のもとで清掃業務を遂行する責任を負うが、事故そのものが当該業者の業務遂行能力を超える場合は MSA がそこに介入する。中国諸港にはそれぞれ複数の業者がいるとのことだ。

現在 MSA は中国諸港で業者の認定作業中であり、さらなる規則に近い将来に発布されることになる。この規則は、運航者が締結すべき対応業務契約と、MSA に認定された受託業者の両方を対象とすることになる。この点について IG は MSA に確認を求め、さらなる詳細が得られれば、クラブからメンバー各位にお知らせ申し上げる。

IG の理解では、受託業者は、流出事故の規模と程度に応じ、4 つの業務遂行能力別のレベルに分けられる。このレベル分けにより、各運航者が船舶の種類や大きさに応じてどの受託業者と契約を締結すべきかについては、今後制定される実施規則により明らかになる。

MSA は、受託業者の認定調査手続きを申請受理後 30 営業日以内に完了すると約束しているが、2010 年 3 月 1 日までに運航者が当該契約を締結できる時間は極めて限られることになりそうだ。IG は、対応契約締結に関する「條例」規定の発効日は延期されるものと理解しているが、万一延期されぬ場合に備え、メンバー各位が 2010 年 3 月 1 日までに確実に要件を満たし得るよう最善の努力を尽くすことになる。

一般論として、「條例」違反に対しては 1 万元から 30 万元までの罰金が命じられる可能性があり、金額は事実関係により異なるが、理論的には違反一件ごと、ということになる。

清掃費用

「條例」は、事故の発生に伴う費用の補償に関しては、政府が手配した対応措置の費用を優先すべきだと定めているようだ。MSAによる対応措置がとられた場合、事故にかかわった船舶は、次の航海に入る前にMSAの費用を支払うか、適切な金融保証を提出しなければならない。提出すべき保証の形式(例えば、IGクラブの保証状や中国の現地保険会社・銀行の保証状など)については今のところ明らかではない。「條例」はまた、当該事故調査の間、MSAは本船を拘留することができる、とも定めている。

船上での緊急対応計画

「條例」は船舶の所有者・運航者・管理者に対し、海洋汚染を防止・抑制するための緊急対応計画を備え置くことを求めている。ここでは「海洋汚染防止条約」(MARPOL)による「油汚染船内緊急計画」(SOPEP)がその要件を満たすものと思われる。

保険と責任の問題

中国は1992年CLCおよび2001年バンカー条約の締約国だ。「條例」中の責任に関する規定は概ね両条約を反映したもので、持続性油の海上輸送から生じる汚染損害に対し「所有者」(注1)は厳格責任を負い(1992年CLC)、燃料油の流出による汚染損害に対し「船主」(注2)は厳格責任を負う(2001年バンカー条約)。

中国領海内を通航するすべての船舶は、油貨物を輸送中でない1,000gt未満の船舶を除き、「中国海商法」(Chinese Maritime Code)または(該当する場合は)1992年CLCおよび2001年バンカー条約の要件を満たす保険その他の資力担保を手配する必要がある。

MSAは、必要な保険担保を提供できる適切な保険会社を決め、そのリストを発行するが、そのやり方は2007年以來のそれとほとんど同じだ。

報告

中国領海内での、あるいは同領海外でありながら中国管轄に服すべき事故から生じる、または生じ得る汚染については、すべてこれを現地MSAに報告しなければならない。この事故報告は次の情報を含む必要がある。

- 船名、登録国、呼出符号かIMO番号。
- 船舶の所有者、運航者、または管理者の名称と住所。
- 事故発生の時刻、場所、天候および海面状態。
- 事故原因の予備的結論。
- 本船上の汚染物質の種類、数量、載貨法および所在。
- 汚染の程度。
- 講じられた、または講じる予定の汚染制御・処理手段、および汚染制御の状況ならびに海難救助の要件。
- その他必要な情報。

(注1) 船舶の所有者として登録されている者、あるいは登録がない場合は船舶を所有する者、と定義される。

(注2) 登録船主、裸用船者、船舶管理者、船舶運航者などを含む、と定義される。

IGは、「條例」の実施状況と、「條例」中いくつかの規定実施に向けた規則制定の動きを今後もモニターし、この点で引き続き中国MSAとかかわってゆくことになる。新たな情報は改めてお知らせ申し上げます。

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。

同様のサーキュラーがP&I国際グループ加盟の他クラブからも発行される。

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。