



## 組合員の皆様

2013年10月18日

**米国における船舶の油濁事故対応計画書：海難救助および海上消火活動に関する義務について  
最終規則：2013年9月30日 実施期限：2014年1月30日**

拝啓 時下ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

本回覧は米国に寄港するタンカーおよびタンカー以外の船舶の船主に対するご案内です。

## サルベージ業者および油濁事故対応業者との契約

本クラブの2013年10月3日付回覧 ([link](#)) にて、タンカー以外の船舶の船主には、2014年1月30日までに油濁事故対応計画書（以下、「本計画書」）を米国沿岸警備隊（USCG）に提出する義務があることを組合員の皆様にご案内いたしました。

本計画書において、タンカー以外の船舶の船主は、全権責任者(Qualified Individuals = QIs)、油濁事故対応業者（OSRO）、油濁処理剤散布業者およびサルベージ業者と予め契約を締結することが義務付けられています。本回覧では、サルベージ業者との契約義務について記載します。

OSROとの事前契約義務については来月上旬に別途、回覧にてご案内いたします。米国におけるタンカー以外の船舶に関する最終規則が発表されたことを受け、多くのクラブが、油濁処理剤散布業者でもある主要OSROとの契約の見直しを進めています。本クラブにおきましても、現行の契約を継続しない可能性がありますので、当面の間、OSROといかなる契約も締結しないようお願いいたします。

## タンカー以外の船舶－海難救助資金提供契約

タンカー以外の船舶で、2,500 バレル以上の燃料および貨物油を積載できる船舶の船主は、サルベージ業者および海上消火業者と資金提供契約を締結することが義務付けられています。上記の船舶に対する本義務は、タンカーに対する義務とほぼ同一です。したがって、当該義務の詳細についてはタンカーに関する本クラブの2009年6月19日付回覧 ([link](#)) をご参照ください。サルベージ業者のうち5業者の資金提供契約を見直した結果、その各契約は本計画書に関する国際グループ（IG）のガイドラインに適合していることが確認されています。ガイドラインに適合している契約については、各契約を特定できるよう補足情報とともに下記に記載いたします。なお、ご参考にIG海難救助ガイドラインを別紙1として添付いたします。

The Standard Club Europe Ltd

[www.standard-club.com](http://www.standard-club.com)

Registered in England No. 17864. Authorised by the Prudential Regulation Authority and regulated by the Financial Conduct Authority and the Prudential Regulation Authority

Managers' London Agents: **Charles Taylor & Co. Limited**. Registered in England No. 2561548  
Charles Taylor & Co. Limited is an appointed representative of Charles Taylor Services Limited,  
which is authorised and regulated by the Financial Conduct Authority

Registered Address: Standard House, 12-13 Essex Street, London WC2R 3AA, UK  
Telephone: +44 20 3320 8888 Email: [pandi.london@ctplc.com](mailto:pandi.london@ctplc.com)

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

タンカー以外の船舶で、250 バレル以上 2,500 バレル未満の燃料および貨物油を積載できる船舶の船主には、本計画書に海上消火資材提供者を明記し、完全な資金提供契約を締結する代わりに、各自の計画書に当該業者を記載することについてサルベージ業者の同意を得ることだけが義務付けられています。以下の契約について見直しが行われ、その各契約は本計画書に関する IG の海難救助ガイドラインに適合していることが確認されています。

- Donjon-Smit – Consent Agreement for VRPs – 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

船主またはオペレーターは、USCGにより区分されるOSROとは異なり、サルベージ業者および消火業者が15の基準を満たす能力を有していることを保証し、それを証明する責任を負うことにご留意ください。当該基準は別紙2に記載されています。タンカー以外の船舶に対する海難救助および海上消火活動の義務化が実施されることに関連し、USCGは、よくある質問 (FAQ) の見直しを行っており、FAQの改訂版がおおよそ2週間後に発表される見込みです。当該改訂版が発表されるまでは、タンカー向けのFAQをご参照ください。同FAQは次のリンクからアクセスできます。  
[www.uscg.mil/vrp](http://www.uscg.mil/vrp)

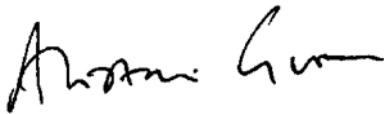
#### タンカー：海難救助資金提供契約

タンカー以外の船舶の船主に対して、サルベージ業者および海上消火業者との資金提供契約の締結が義務付けられることを受け、サルベージ業者は、資金提供契約（上記に記載されています）を、タンカーとタンカー以外の船舶の両方に適用できるように改定しました。今後、これらのサルベージ業者と資金提供契約を締結するタンカーの船主は、改定された資金提供契約を使用してください。ただし、タンカーの船主が現行の資金提供契約を改訂版に換える必要はありません。

組合員の皆様におかれましては、具体的な契約／資金提供契約の選定について船舶保険者にご相談いただき、各自の船舶が寄港する予定の米国内の全地域において、契約予定のサルベージ業者が、上記の15の基準を満たす資材を提供できるか否かをご確認いただきますようお願い申し上げます。また、海難救助資金提供契約がIG海難救助ガイドラインに適合していたとしても、同ガイドラインでは料金について検討していないため、その料金が妥当であるとは限りません。料金については各船舶保険者にご相談ください。

国際P&I グループに所属する全クラブが同様の内容の回覧を発行しています。

敬具



Alistair Groom  
Chief Executive  
Charles Taylor & Co Limited

Direct Line: +44 20 3320 8899  
E-mail: [alistair.groom@ctplc.com](mailto:alistair.groom@ctplc.com)

(本回覧は、英文クラブ回覧を組合員各位の便宜のために日本語に仮訳したものです。)

## 別紙 1

米国における本計画書にサルベージ業者との契約を挿入する際の国際 P&I グループガイドライン  
(船骸撤去を除く)1. 船主の代理人

船主は、代理人を指名して海難救助作業に立ち会わせる権利を有するものとする。本代理人は、海難救助作業中、可能であればサルベージマスターから相談を受け、毎日、時間記録を確認する。特定の作業または費用について異議がある場合、船主の代理人は、将来の紛争に備えた記録として、Note of Protest を発行する。

2. 指揮権

サルベージマスターは、海難救助作業中、総括指揮権を有することが認められているが、契約書には、作業中に船主または船主の代理人に相談することをサルベージ業者に義務付ける規定を盛り込む必要がある。同様に、船主の代理人には、サルベージマスターまたは請負人の代理人に助言することを認める必要がある。

3. 資金提供

当クラブは、事前の資金提供保証を行わない。

SCOPIC を適用する場合には、SCOPIC の条件を変更せずに適用する。資金提供契約が単純な実費精算契約である場合、P&I の補償は適用されないため、船舶保険者と協議する。船主は、以下の事項を考慮に入れることを推奨する。

- (i) 上限金額が設定されていること
- (ii) 作業の期限が設定されていること。つまり、保証状により、一定の適切な期間（例えば、事故の発生日から 7 日間）内に行われる事故対応作業について発生した費用を保証し、その期間の延長は、保証人の書面による同意を必要とすること
- (iii) Haul-off 条項に、保証人の責任は 24 時間前に通知することにより終了する旨を定めること



#### 4. 海難救助報酬

請負人とその下請業者は、契約上規定された金額を超えて海難救助報酬を請求する権利を有しておらず、船主がその規定された金額を超えた報酬の支払責任を負った場合には、請負人は直ちにそれを補償することを明確に定めることを推奨する。

#### 5. 補償

各条項は船主と請負人の責任について対等に規定し、双方の責任は重過失ではなく単純過失に基づくものとする。したがって、請負人は自己およびその従業員等の過失行為に対して責任を負い、船主は自己およびその従業員等の過失行為に対して責任を負い、さらに、油流出という性質上生じた損失に対して責任を負う。

#### 6. 担保条項（ワランティ）

契約には、サービスと設備が契約の目的に対して適切であり適合するものであることを担保する条項を盛り込むことを推奨する。米国でのサービスに関する契約の場合、サルベージ業者は連邦規則 33 卷 155 条 4050 項に規定される 15 の基準を満たすものとする。

#### 7. 保険

請負人が、提供予定のサービスに関する自己の責任に対して保険を付保していることを確認することを推奨する。

#### 8. 準拠法および裁判管轄権

英国とすること。特定の状況においては、別の裁判管轄が適切な場合もある。

#### 9. 請求書に関する紛争

請負人が支払期限を契約に規定する場合には、支払金額の 80%を一定の期間内（約 30 日）に支払い、残りは紛争が解決した時点で支払う旨の規定を設けることを推奨する。

#### 10. 利息

未払い金に対する利息を請求する場合には、通常の銀行貸出金利に 1 パーセントないし 2 パーセントを上乗せすることを推奨する。

#### 11. 秘密保持

契約によっては守秘義務に関する規定を盛り込む。ただし、いかなる規定を盛り込むとしても、船主が少なくとも契約内容について P&I 保険者と確実に協議できるように規定する必要がある。

## 別紙 2

## 連邦規則 33 卷 155 条 4050 項—サルベージ業者および海上消火業者の妥当性の確認

## 15 の基準：

- a) 計画書の作成者は、計画書に記載する予定の資材提供者の妥当性を判断する責任を負う。
- b) 資材提供者の妥当性を判断する際、最大限可能な限り以下の選択基準を満たす資材提供者を選定しなければならない。
  - (1) 資材提供者が現在、必要な対応サービスを行っていること。
  - (2) 資材提供者が、資機材の配備を含め海難救助や海上消火作業に成功した実績を有することが文書にて証明されていること。
  - (3) 資材提供者が対応サービスの実施に必要な資機材を所有しているかまたは使用契約を締結していること。
  - (4) 資材提供者が造船工学や火災科学等の訓練証明書や学位を取得した人材を有していること。
  - (5) 資材提供者が 24 時間対応可能な人材や資機材を有しており、規則で求められる対応時間を達成した実績を有すること。
  - (6) 資材提供者が継続的な訓練プログラムを実施していること。海上消火業者は、NFPA1001、1005、1021、1405 および 1561 に規定される訓練ガイドライン（援用として、第 155 条 140 項を参照のこと）を満たすか、同等の訓練を行っているか、または実績を通じた資質を示すこと。
  - (7) 資材提供者が訓練および演習に適切に参加した記録を有していること。
  - (8) 資材提供者が実際の事故の際に使用し、かつ認められた海難救助または海上消火計画を有していること。
  - (9) 資材提供者が関係する国内組織および国際組織またはそのいずれか一方に加盟していること。
  - (10) 資材提供者が提供する予定の海難救助および海上消火作業またはそのいずれか一方を保障する保険に加入していること。
  - (11) 資材提供者が作業を実施するための資本を十分に備えていること。
  - (12) 資材提供者が、船舶の航行する特定の地域的環境（海底の状況、水の濁度、水深、海面状態、最高最低気温等）で作業する資機材および経験を有していること。



- (13) 資材提供者が海面状態の悪化により作業期間が延びた場合に作業を継続するために必要な物流支援および輸送支援を行う能力を有していること。
  - (14) 資材提供者が海難救助および海上消火作業を行う際に作業員の健康および安全を保護するために必要な工学上、管理上、および人身上の保護設備管理を実施する能力を有していること。
  - (15) 資材提供者が、契約している各 COTP エリアの現地 ACP に含まれる海難救助および海上消火活動協定を熟知していること。
- c) 計画書の作成者が資材提供者を選定する際に、その資材提供者が上記の選定基準を全て満たしている必要はない。ただし、最大限可能な限り上記の基準を満たしていることを基準として選定しなければならない。
  - d) 計画書の作成者が資材提供者を選定する際に、上記の要因を検討したことを計画書で証明しなければならない。

外部の消火作業チームとは、船員とは別に、船舶に乗船し消火作業を行う能力を有する訓練された消火作業者をいう。

外部船舶消火システムとは、本船上以外から消火作業を行うことができる消火作業資材（人材および設備）をいう。これらの資材には、消防用タグボート、可搬消防ポンプ、航空機、ヘリコプターまたは海岸沿いに配備する消防車が含まれるが、この限りではない。

資材提供者とは、油濁事故対応計画書に明記された海難救助および海上消火作業またはそのいずれか一方を実施するために必要な人材、資機材、供給物およびその他の能力を提供する事業者で、契約またはその他の承認された方法で手配された事業者をいう。資材提供者は連邦規則 33 卷 155 条 4050 項に従って選定されなければならない。海上消火作業については、資材提供者は、同 155 条 4045 項(d)の要件に従い、公的な消火資材提供者を含めることができる。ただし、当該提供者が必要なサービスを提供する能力を備え、かつその提供の用意がある場合に限る。