**2020年燃料油問題：契約上の課題**

Marpol Annex VI　による規則が、2020年1月1日に発効する予定です。船舶は、従来の0.1％規制のECA水域以外でも、0.5％のSOX排出規制となります。施行まで８ヶ月となった時点で、規則を遵守するための契約上の責任と義務に関して、より多くの質問がクラブに寄せられています。

この規定に関連して生じ、紛争となる可能性がある契約問題に焦点をあて、紛争を未然に防ぐために、契約書では適切な条項が挿入されることが望ましいです。それらの条項に関して、以下の課題をご参考としていただければ幸いです。

**Ⅰ　傭船契約における課題 - 対処のために必要な条項**

**スクラバー非装備船の傭船者が、低硫黄分燃料を供給する義務**

燃料油規制が公表される以前に締結された既存の用船契約においては適合油の供給義務は傭船契約には明記されていません。しかし、明記されていない場合でも、傭船契約の機能を考慮すると、規則を遵守した燃料が供給されることは暗黙の了解事項です。一般的に裁判では、必要な場合に限り暗示的な文言が認められています。傭船契約において、費消に適した燃料油であることを示す要件がある場合は、その条項文言により異なるものの、一般的に燃料は適合油でなければならないと主張することができます。

**タンク/ラインの清掃**

重要な準備として、適合油の搭載において、従来の残滓が混入しないように、ラインを洗浄し、（ストレージ、セトリング、サービス）タンクを清掃することが必要です。相当な作業時間を要するため、複数の船舶を運航している場合には、作業手順の有効性の検証および期限である020年1月1日以前に完了できるかどうかを確認するために、試験的に各船型毎に1隻の船で実施することが好ましいと思われます。

ラインのフラッシングのみでは、洗浄不十分なことがあることと、経年により残渣が蓄積されている場合には、大規模なタンクの洗浄が必要な場合があります。また、（現傭船契約期間が相当期間経過している場合には）、船主は残渣が傭船者の供給した燃料によって、タンク/ラインに多量に存在していると主張することができます。しかし、一方で傭船者は、船舶を「完全に効率的な状態に維持すること」、および「規則を遵守すること」を船主に求めていることから、タンク/ラインが適合油を搭載するのに適した状態とすることは船主の義務であると主張するかもしれません。

**不適合燃料の除去**

また、この規則は、2020年3月1日以前に船から非適合燃料を撤去することを要求しています。もし、船舶に複数の燃料タンクがあり、1月1日以前にいずれかの燃料タンク（すべてのタンクではない）に適合燃料を受け取るために残留物を撤去した場合には、その後の2020年3月1日までに、残りのタンクの非適合燃料および残留物を撤去しなければなりません。前記と同じ理由で、残留物の撤去義務は船主にあると傭船者は主張することができますが、残留物の量上に残余の傭船者供給燃料があることから、船主はその義務は傭船者にあるという主張を提起することができます。

**適合燃料に関する課題**

**適合油燃料が混合油の場合には、エンジンに問題が発生する可能性があります - 例えば、一定の種類のエンジンでは、新しい混合燃料の粘性、安定性または相性に（実際にこのような問題が発生した場合）適合することができません。その場合には、船舶を改造する必要があるかもしれません。船主が傭船契約のメンテナンス条項に基づいて、その費用を傭船者に請求できるかどうかという論議があります。しかし、これらの問題が、エンジンの燃料燃焼能力ではなく、燃料の品質に起因するものであるならば、適合燃料を提供する義務に基づいて傭船者が負担すべきとする可能性があります。これらの紛争は事実関係によって判断されるため、証拠の提示は重要です。**

**スピードと性能の保証**

傭船契約に規定されたスピード・性能保証が満たされるかの検証が必要になります。低硫黄燃料は従来の燃料による発熱量に相違があり、変更後の燃料はより高い消費量にもかかわらず平均速度が低下する可能性があります。保証条項の内容変更がなされずに低硫黄燃料を使用した場合、船主は当該保証条項に基づいて、傭船者から損害賠償を求められる可能性があります。ただし、船主は、傭船契約においては、適合燃料が提供されるという暗黙の了解事項が存在するため、これらの保証条項は、燃料変更に準じて解釈されるべきであると反論することができます。

**Ⅱ　BIMCOとインタータンコの条項比較**

BIMCOは規則の変更に伴う当事者の義務を公平化し、問題を解決するため、2つの条項を発表しました。インタータンコもまた、条項を提案しました。これらの条項は、改正規則によって生じる傭船契約に関する議論の交渉材料となりうるでしょう。ただし、いずれの条項が適しているかについては、傭船契約の他の条項、1月1日から3月1日までの期間を含む傭船期間、もしくは当事者間の交渉ポジションに応じて異なるでしょう。

1. **BIMCO**

**定期傭船契約における2020年燃料移行条項**

この条項は、傭船期間内に規則施行日を含む傭船契約に摂取されるべく提案されました。この条項は、傭船者に次の義務を課しています:

（i）1月1日以前に船舶に適合燃料を供給すること

（ii）2020年3月1日以前に非適合の燃料を撤去すること。

燃料の撤去は、傭船者の負担で行う必要があり、2020年3月1日までにタンクが「ポンプ排出可能な燃料が残存しない」状態を確保する必要があります。傭船者がタンクを当該状態とした後は、船主は適合燃料を受領できる状態を確保する義務を負います。この義務の履行において、「ポンプ排出可能な燃料」を撤去した後の残渣を処理するために大規模なタンク洗浄処理が必要となる可能性があります。 2020年1月1日以前の傭船期間に応じて、当事者間で、当該タンク洗浄コストの負担割合を交渉することとなりますが、当該タンク洗浄への要求精度に関するリスクが残ります。傭船者による燃料の撤去が「船主の了解」が得られるレベルとするべき明確な義務規定はありませんが、結果の精度に関する論争が生じる可能性があります。例えば、洗浄精度に問題があれば再洗浄の要・不要の論議が生じます。

条項の草案では、2020年1月1日もしくは2020年3月1日よりも以前に、傭船者が「ポンプ排出可能な燃料」を撤去し、船主にはその後の清掃義務を課していますが、適合燃料の搭載を可能とすべく規則に適合する燃料の搭載前に必要なタンク洗浄もしくはラインのフラッシングに関する精度を含めて詳細に規定しているわけではありません。

また、硫黄分規制が発効する前に燃料タンクが分離されておらず、タンク/ラインの洗浄が不十分な場合には、残留物によって適合燃料が汚染され、偶発的な違反を引き起こす危険があります。

これは、1月1日以前に用船者が適合燃料を供給して、燃料搭載可能な最寄りの港に到着するのに十分な適合燃料を提供するように規定された条項b（i）の条件に関連します。さらに、船主と傭船者は1月1日までに最善の努力を尽くすことにより、船舶の使用に供しない非適合燃料を施行日以降に搭載されないよう規制する条項があります。しかし、残留燃料を排出し、タンクおよびラインを洗浄する過程で必要となる燃料として供給する燃料が適合燃料であるべき否かは明確に記載されていません。

**定期傭船契約のための2020年海洋硫黄含有量条項**

この条項は、施行日の2020年1月1日に存在する傭船契約のために作成されました。これは船主が低硫黄燃料のみを使用した運航を可能としたときに、適合燃料の供給ミスが原因で生したすべての損失について船主への賠償責任を傭船者に課すものです。ただし、船舶が適合燃料を使用することができない場合のリスクは船主にあるため、船主は、残留物の撤去およびタンク洗浄を含み、適合油の使用に適した状態に船舶を準備する必要があります。

**(2)　Intertanko**

**Intertankoのバンカーコンプライアンス条項**

インタータンコ条項は、BIMCO条項よりも広範囲に規定しており、スピード・性能保証、および傭船者による適合搭載保証が含まれています。一方で、船主による「船舶が適合燃料を使用することができる」という保証が規定されています。

船舶の返船時期によっては異なる義務を生じます。

1. 2019年12月31日以前に返船される場合

傭船者は一定量を超えない非適合燃料および最小量の適合燃料が搭載されていることを保証します。

1. 2019年2月31日以降に船舶を返船する場合

BIMCO条項とは異なり、1月1日以前に傭船者は燃料タンクを清掃およびフラッシングを含んで船主の了承が得られる状態に準備することが明示的に要求されます。適合燃料を搭載するためにさらにタンクの洗浄が必要だと船主が判断する場合、この費用は船主が負担しなければならず、傭船者は船舶を当該期間についてオフ・ハイヤーとするでしょう。したがって、傭船者と船主の間では燃料タンク等の洗浄の精度（船主が了承できる精度の程度）に関して、紛争となる可能性があります。

双方の条項において、傭船者がバンカー供給業者などの第三者の義務履行を保証しなければならないという要件があります。傭船者は、このリスクに対して、すべての供給および他の付随的契約を注意深く検証する必要があり、特に一定の懸念がある新しい混合適合油の品質と互換性に関して注意が必要です。

**Ⅲ　効力と許容範囲**

Annex VIは、すべての「船舶」に適用されます。規定を遵守する義務は船主にあり、船主は原則として規則違反に対しての責任当事者となります。

ただし、規則第11条は、規則の施行方法を、各締約国が決定すると明確に規定しています。したがって、締約国によっては非適合燃料を供給した定期傭船者に責任を追及する場合があるかもしれません。さらに傭船契約条件に応じて、船主は、損害賠償請求を介して傭船者に求償することも考えられます。

規則が締約国のそれぞれで施行される方法は、まだ明確になっていません。施行方法の統一は困難であり偏差が生じると予想されます。慎重な検証が必要ですが、規則を遵守できない場合は船舶に罰金が課されると予測されます。

**Ⅳ　コメント**

この新規則は、必然的に、既存もしくは将来の傭船契約に関して付随する交渉を必要とするものであり、考慮すべき多くの問題があります。関係者は、実務的および法的な側面から、既存および将来の傭船契約上の諸問題を考慮する必要がありBIMCOまたはインタータンコ条項、さらには特別条項の検討が必要です。

IMOは船舶実施計画の策定によって、所有者と傭船者の双方が適切な検証を早めに実施し、洗浄方針または改造方針を確認し、2020年1月1日までにスクラバーを装備していない船舶が適合燃料を確実に載できるように準備することを勧告しています。

契約上の立場は単純ではなく、当事者の交渉の立場、傭船契約における航行範囲、傭船期間もしくはその他の傭船契約条件によって異なります。本情報が、皆様のご検討のお役にたてることを祈念いたしますとともに、ご不明な事項がございましたら、お気兼ねなく弊クラブにお問い合わせください。

以上