

豪州から日本へ向かう途中に、スクラバーが故障した場合、旗国および寄港国の主管庁に報告することになるが、その場合、3.5%の非適合油を使用できるのか？

日本の PSC 官庁の回答（口頭による）

① 寄港地（最初の補油可能港）に到着するまで、適合油が十分にある場合。

適合油に切り替えて使用

② 寄港地（最初の補油可能港）に到着するまで、適合油が十分でない場合。

陸岸から離れた海域では、非適合油を使用できるが、寄港地までの適合油が確保できる状態になったら、適合油に切り替えて使用。

※ 基本的に寄港地 PSC 判断に従う。

③ 故障した時点で、適合油を保持していない場合。

旗国、寄港国に報告の上、寄港国の指示に従う。日本の場合は、非適合油の使用を認める。

※ ただし、寄港地（補油が可能な港）において、適合油を補油することが条件。

また、旗国または船級の検査官の立ち合い確認が必要となる。

旗国と寄港国主管庁の判断が異なる場合、寄港国の判断が優先されるが、その場合、旗国に報告の上、了解を求める。

故障が発生し 1 時間を経過した場合は、旗国並びに寄港国主管庁（PSC）に報告する義務がある。この報告を怠った場合は、拘留措置が取られる場合がある。

適合油を補油した際、BDN では 0.5%を下回っていても、船上サンプリング（マニホールド採取）では、許容値の 0.53%を超えるケースがある。このような場合、どのように対応すべきか？

推定される原因は、バンカーバージにおける溶出によるコンタミと考えられる。MEPC74 においては、このような場合は、PSC 主管庁の判断に委ねられるとしているため、今後、各国の PSC 検査において不利にならないよう統一的な見解が必要となる。日本においても、ケース・バイ・ケースとなるが、SHIP IMPLEMENTATION PLAN（SIP：船舶実施計画書）に対応を記載することを推奨されている。また、SIP を保持していない場合においても、BDN 等のエビデンスを残しておく必要がある。