

罰金はまだ負担に *Fines continue to take their toll*

この記事では、Gardに報告された過去5年間の罰金事案の分析に基づき、同期間の統計と最近の傾向をまとめるとともに、いくつかの厄介な国における状況の説明を行います。

負担額

平均すると毎年約100~120件の罰金関連の事案がGardに報告されています。分析対象の5年間では、罰金関連のクレームに関連するGardの負担額は約3,100万米ドルで、1保険年度当たりの平均額は600万米ドルとなっています。

こうしたクレームがどの程度P&Iのてん補範囲内に収まっているかも興味深いところです。

Gardに報告された罰金のうち約15%がP&Iのてん補の範囲外でした。この代表的なものは、SOLAS条約やMARPOL条約の違反等、国内の規制や国際的な規制の違反により課された罰金です。

Gard P&I約款第47条では、てん補は、以下のいずれかに関し、正当な管轄権を有する当局によりメンバーに課されるか、またはメンバーが法律上補償義務を負う第三者（もしくはメンバーがクラブの承認を得て補償を行う第三者）に課される罰金について認められます。

1. 出入国に関する法律または規則の違反。代表的なものには、船員に関する不正な申告があります。

これに該当する罰金は、Gardに報告された第47条に基づく罰金のうちの15%を占めます。

2. 油その他の物質の偶発的な流排出またはそのおそれ。ただし、メンバーが第38条の汚染責任保険を付保していることを条件とします。

これに該当する罰金は、Gardに報告された第47条に基づく罰金のうちの16%を占めます。

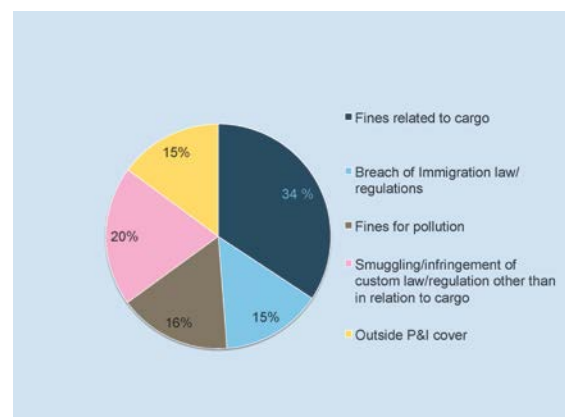
3. 貨物の過渡しまたは不足渡し、物品の申告または貨物の書類に関する規制の不遵守。ただし、メンバーが第34条の貨物に関する責任保険を付保していることを条件とします。

これに該当する罰金は、Gardに報告された第47条に基づく罰金のうちの34%を占めます。

4. 密輸入または関税法の違反（加入船で運搬された貨物に関するものを除く）。

これに該当する罰金は、Gardに報告された第47条に基づく罰金のうちの20%を占めます。

上記の項目3と4に記載された罰金を、本稿では「Customs Fine（税関の罰金）」と呼びます。残念ながら、Customs Fineは、件数、金額の両方ともに増加傾向にあります。一部には、新しい税関規則に対する違反や、当局への提出書類のタイプミスや軽微な誤記載を理由に罰金を科している国家当局もあります。



報告された約款第47条に基づく罰金の割合

ホットスポット

分析対象の5年間では、70か国において罰金に関するクレームが報告されています。そのうちおよそ30か国においては、当該期間内に1~2件しか罰金事例が報告されておらず、特段の問題とはなっていませんでした。

他の35か国（地中海や黒海地域の多くを含む）における当該期間内の罰金事例は3~20件でした。

しかし、残る一部の国においては、異常に多くのクレームが報告されていることから、該当する地域の港に寄港する際は注意する必要があります。厄介な国は以下のとおりです。

アルゼンチン

アルゼンチンは、船主が最もCustoms Fineのリスクにさらされている地域です。アルゼンチンだけで、分析対象の5年間にGardに報告された罰金全体の18%を占めています。貨物の輸送に関するCustoms Fineについてはその比率がさらに大きくなり、アルゼンチンだけで全体の半数（47%）を占めています¹。

アルゼンチンの税関では、税関規則の違反に伴う罰金の支払いの担保として、税関職員がCash Depositを要求するようになってきているという好ましくない傾向がみられます。過去において、このような担保要求は、船主と共同で違反の責任を負う船舶代理店に対してクラブの保証状（LOU）を発行することによって対処されていました。物品の申告漏れとされた最近の事例では、完了まで最長6年かかると見込まれる調査が開始されるまでの保証金として、税関職員によってCash Depositが要求されました。預託金の額は、対象物品の市場価額に基づいて税関職員自身が決定し、最終的に課された罰金がCash Depositの額を超えたことから、船舶代理店に対するLOUの発

¹ ロスプリベンションサーキュラーNo.13-10「[アルゼンチンー現地税関規則](http://www.gard.no)」(www.gard.no)を参照。

行が必要となりました。対象の船舶には、指定銀行口座に送金があるまでアレストされること、そして支払い確認後も、リリースの事務手続きに48~72営業時間を要する可能性があることが通知されました。

アルゼンチンでは、貨物関連以外の関税法の違反を理由とするCustoms Fineも増加しています。船用品、バンカー量、スペアパーツ等に関する申告書の軽微な誤記載など、船舶から税関当局への提出文書のタイプミスを理由に多額の罰金が科された例もありました。こうした罰金の額は、税関職員が決定しているようであり、その額は該当品目の市場価額を超えることもよくあります。

トルコ

トルコは、分析対象の5年間にGardに報告された罰金関連のクレーム全体の約8%を占めています。貨物のCustoms Fineに関するトルコの制度は、現地の船舶代理店が罰金の対応が行えるという点でアルゼンチンの制度に類似しています。しかし、トルコでは、船荷証券または積荷目録で申告された貨物の数量と荷揚げされた数量の差異がわずかである場合には、「積荷不足証明書（short shipment certificate）」または「訂正積荷目録（correction manifest）」を発行することでCustoms Fineを回避できる場合があります。この証明書または訂正書の発行手続きは形式要件が厳しく、船積港の代理店の関与と文書の公証・認証が必要となります。したがって、そのような案件が発生した場合には、Gardまたは現地のコレポンにアドバイスと指示を求めてください。

2013年1月1日、トルコ内の船舶へのスペアパーツの引渡しに関する新たな税関規制が施行されました。トルコの税関当局は、スペアパーツの通関にインボイスの原本を要求するようになったようです。インボイスには、インボイス番号、日付、捺印/署名（コピーや

デジタル署名でないもの)が必要です。現地のコレポンは、該当する航空運送状とパッキングリストのコピーを送付することも有用かもしれないと指摘しています。パーツの引渡し遅延のみならず、インボイスの不提出に対しても税関規則の違反として罰金が科される可能性があります。これまでのところ、Gardにはこの新規則に関連した事案は報告されていないものの、要件が極めて厳格であることから、厳格に運用された場合には、船主に困難をもたらす可能性があります。

しかしながら、トルコで課された罰金の大半は、環境汚染に関するものです。この種の事案の場合には、現地の弁護士と裁判所の鑑定人を直ちに選任する必要があります。トルコの環境法は、汚染を発生させるおそれのある活動に対する罰金を定めています。つまり、未発生の汚染についても罰金を科せられるということです。したがって、メンバーが汚染の申立てを受けた場合には、先を見越した対策を講じる必要があります。汚染に対する罰金は巨額に上るおそれもあることから、状況のモニターと、罰金が科された場合のサポートを委ねられる現地の専門家を確保するとよいでしょう。

米国およびブラジル

米国とブラジルでも、船主に多額の罰金がたびたび科されています。Gardに報告された罰金総数の8%と7%を米国とブラジルがそれぞれ占めています。米国では、上記の4分類すべての罰金が科されていますが、汚染に対する罰金は数百万ドルの規模になる可能性があります。より大きな懸念となっています。

ブラジルについても、4分類すべての罰金が科されるおそれがあるものの、その大半はブラジルの移民法に関連するものであり、具体的には、船員または船員以外の乗船者（船員の親戚等）にも適用され得るビザ要件の不遵守に対するものです。

ここしばらくの間、2003年（第185号）ILO条約もしくは1958年（第108号）ILO条約のいずれかの非批准国の発行した船員の身分証明書を持つか、またはパスポートに有効なブラジルのビザの発給を受けずにブラジル内で乗船または下船する船員にブラジル当局が課した罰金をめぐって議論がなされてきました。現在問題となっているのは、ILO第185号条約を遵守しない船員の身分証明書に関する罰金です。この条約は、その前身である第108号条約と異なり、旗国が外国人／非居住者に船員の身分証明書を発行することを認めていません。ブラジルにおける2003年ILO条約の適用に関しては、港湾ごとに当局のアプローチが異なる場合があるようです。ほとんどの港湾の当局は1958年版の条約を適用しているものの、リオをはじめ、2003年版の条約を適用している港湾当局もあります。2011年10月11日にフィリピンがILO第185号条約を批准したことにより、この種のクレームの件数が減少したことも参考までに付け加えておきます。しかしながら、ビザ要件は、ブラジルに寄港する船舶にとっては、今なお懸念事項であることから、メンバーにおかれては、ブラジルの最初の寄港地に到着する前に、現地代理店と緊密に協力して、同国のビザ要件に関する詳細な情報を入手した上で、確実に遵守されることを推奨いたします。