

© Gard AS, September 2014

* See USCG Daily Operation Cycle of the UC below.

こちらは、英文記事「[Marine oil spills in the US - planning, response, and consequences - a visual understanding of the overall system](#)」(2014年9月9日付)の和訳です。

1990年8月、米国は、独自の制度の策定に着手し、海上油流出に関する計画策定・対応を扱う枠組みを作りました。その後数十年を経て、法律・規制面の制度が複雑に絡み合っ、全体スキームが形成されました。

これまで、この制度の個々の要素については、記事等で(時には極めて詳細に)取り上げられることがありましたが、全体構造(すなわち、米国に向けて出航予定の船舶の船主がまず行わなければならないことにはじまり、事前の計画策定と準備、流出事故発生時の計画の実行、重大な油流出事故の発生後のイベントまで)とその各要素の関係を説明しようとしたものはほとんどありませんでした。

本稿では、米国の海洋油流出対応制度の各フェーズの「鳥瞰図」を分かりやすくお見せしたいと思います。ただし、フロー図内の各ボックスの説明は、簡略化しすぎないようにある程度の情報は盛り込んでいますが、本来の情報は膨大な量であることにご留意ください。また、制度は時間の経過に伴って変更されていくものであるため、将来、変更点をこのフロー図に反映させる必要があることにも留意してください。¹

米国での海洋油流出に関する計画策定、対応、結果の全体像

このフロー図は、縦2列、横3行で作成していますが、各列は、米国で流出事故が発生した場合の主要な当事者である船舶利害関係者と政府部門を表しています。

¹ フロー図のPDF版は[こちら](#)からご覧ください。

各列の幅サイズは異なっていますが——詳細な記述ができるように船舶利害関係者の列の幅を大きくし、政府の列は、簡略な記述に留めるため狭くしています——実際のオペレーションでは、政府が実施する活動や手続きが対応策の大部分を占めることがあります。また、各フェーズにおいて各州政府の機関が(特に対応作業において)積極的に関与することがあることに留意してください。各州の活動のすべてをここに盛り込むことはできないため、省略されていますが、政府部門の列にあるいずれのボックスについても、実際に事故が発生した場合には、関係する州の政府機関(場合によっては、郡や地方自治体当局)が関与することになるはずで

3つの行は、米国の海洋油流出対応制度の主要なフェーズを示しています。1行目は、事前のイベントを示しており、船舶とその船主に適用されるものです。

真ん中の行は、米国の油流出対応の中心を成すものであり、流出事故の発生報告をはじめ、現地での流出対応活動の実施全般に関するものです。

一番下の行は、流出油除去作業がほぼ終わった後のイベントを示したものです。ただし、長期間にわたる油除去作業の場合には、流出対応の実施中に開始されるものもここには含まれています。

主な略語や用語の説明

QI = 全権責任者 (Qualified Individual) - USCGに提出する船舶油濁事故対応計画書 (VRP) において指定することが求められている個人/団体であって、流出が発生した旨の通知を船舶から受けた場合に汚濁対応を発動する権限を船主から付与されている者をいいます。

COFR = 賠償資力証明書 (Certificate of Financial Responsibility) - 船舶利害関係者がUSCGに提出する文書で、1990年油濁法 (OPA90) に定めるトン数に応じた責任限度額を上限として、油濁処理費用を保険等により支払う資力を証明するものです。

ICS = インシデント・コマンド・システム (Incident Command System) - これは、流出事故の発生後に流出対応チームを編成するための活動と手続きのことです。船舶、責任当事者、各州が対応活動に関与する場合、ICSの執行部門が合同対策本部 (Unified Command [UC]) と呼ばれることになります。² これは、ICSのトップマネジメントにおいて、主要な3当事者 (連邦政府、各州、船舶利害関係者) と、州の担当者や船舶の代表者が同意しなかった場合でも意思決定を変更する権限を有する連邦現場調整官 (Federal On-Scene Coordinator [FOSC]) によって、共同で執行/命令に関する意思決定が行われることを意味します。

ITOPF = 国際タンカー船主汚染防止連盟 (International Tanker Owners Pollution Federation) - ロンドンに本部を置くこの組織は、油流出の際には現場に立ち会い、汚濁処理や対応技術に関する事項に加えて、油流出の影響を受けた地域の自然資源に生じる損害に関する独立した技術的、科学的な助言や情報を提供します。

NRDA = 自然資源損害評価 (Natural Resource Damage Assessment) - これは、油流出により自然環境に対してどのような影響が生じるか、資源をどのようにして回復させるか、または生じた損害をどのように補償するかを判断するために行われる手続きを定めるものです。これは、自然資源トラスティーあるいは単に「トラスティー」と呼ばれる、州政府および連邦政府の担当者が開始・実施するものですが、規則では、船舶利害関係者の代表者がこの手続きへの参加を要請されることが定められています。

Limitation of Liability Action (損害賠償責任の制限に関するアクション) - このボックスは2つの法的な動きについて言及しています。まず、OPA90にはトン数に応じた責任限度額が定められており、これを合法的に主張する方法は多数あります。次に、より古い1851年海事責任制限法 (46 U.S.C. secs. 30501-30512) にも言及していますが、この法律は、通常、海難事故が発生した後に、船主の責任を事故後の船舶の価値と係争中の貨物の価額に制限するために発動されます。同法は、油濁責任には適用されませんが、汚濁以外の損害 (例えば、人身傷害、貨物の

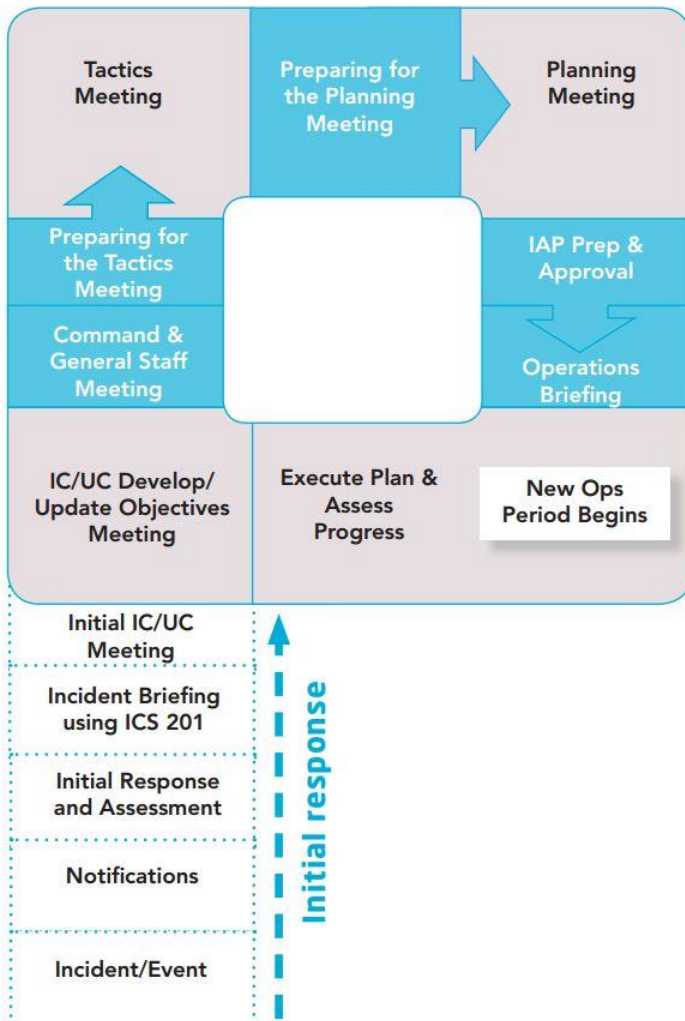
² USCG Homeport Incident Command System

-<https://homeport.uscg.mil/mycg/portal/ep/browse.do?channelId=-17668&channelPage=%252Fep%252Fchannel%252Fdefault.jsp&pageType=d=11328>

滅失、船体・機関の損傷を伴う船舶の衝突事故)が発生する海難事故には関連性があるといえます。

NPFC =国立汚染基金センター(National Pollution Funds Center) - ヴァージニア州アーリントンにある、VRPとCOFRの提出物を管理するUSCGの一部門であり、油濁責任信託基金(Oil Spill Liability Trust Fund [OSLTF])の管理者でもあります。OSLTFは、米国への輸入原油に対する税金を原資とする基金であり、10億ドルを目安として管理・運用されている資金の中から、政府等が負担した油濁処理費用の支払いを行います。流出事故の責任当事者が判明している場合、NPFCはその当事者に弁済を求め、一方、比較的規模の小さい汚濁事故などでよくあるように、責任当事者が不明な場合には、OSLTFから、流出油除去作業費用が支出されることになります。

USCG合同対策本部(UC)のオペレーションサイクル



See US Coast Guard Incident Management Handbook, COMDTPUB P3120.17A, pg 3-1.

この図は、最初の図に記載されているボックスの1つ、つまり、UCの日常業務のサイクルを詳細に示したものです。これは、米国の流出対応がどのように実施されるかを理解する上で最も重要な項目であるため、ここで詳しく取り上げます。

ただし、実務においては、UCの参加者がこの手続きに拘束されるというわけではなく、個々の流出対応状況に合わせて変更が行える柔軟性を備えています。それでも、ほとんどのケースでは、基本形のまま使用されています。

24時間のオペレーションサイクルは、右下隅から始まります。開始時間は、対応全般を統制する執行機関のUCが決定します。この図は、プロセスが自然かつ論理的であることを示しています——最初に、今後24時間の目標・目

的をUCが設定した後、UC担当者とのミーティングにおいて、その目標を達成するための方法の策定と合意が行われます。次に、そうした方策が計画策定セクションに回されて、事故発生日の活動の詳細計画が災害対応計画(IA P)に記載され、UCの承認を受けます。その後、ブリーフィングが実施されて、そこで、策定した流出事故対応が機能するように、その当日に行うべきことに関して、現場作業員への指示と、質問や疑問点の明確化が行われます。このサイクルは、直前24時間のイベントの報告と評価に基づき、UCが策定した新しい目標に向けて、再度一からくり返されることとなります。

「ロードマップ」として

米国の油流出対応制度は、細部に精通することが複雑な制度全体を理解する上で不可欠です。今回、ここで示した制度の概要説明が、全体がどのように機能し、個々の要素がどのように関連し合っているかを理解するための一助となり、詳細情報にアクセスするためのガイドマップとして活用いただければ幸いです。

制度の全体像を理解することで、米国の制度を構成する様々なイベントや意思決定において、船舶利害関係者やGardが、関与し、影響を及ぼすことができるポイントをご理解いただけるものと思います。この制度について、米国内外において批判的な意見が残ってはいるものの、半ば定着していると言っても差し支えないでしょう。また、1990年以降、この米国の制度の全部あるいは一部が、他国の油流出対応制度に採用されており、ここからも、海洋油流出対応に対する米国のアプローチが、部分的であっても、認められていることが分かります。

このGard Insightの記事に関するご質問やご意見は、[Gard Editorial Team](#)または[ガードジャパン株式会社](#)までご連絡ください。

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gard は本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されております。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であるとは限りません。であるとはであることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。