

米国沿岸警備隊の油濁事故対応計画書の海上消火活動と海難救助に対する規則 – 書類提出の結果について

USCG VRP Marine Fire-fighting and Salvage Regulations – The aftermath of filing

今回、Gard News では、米国沿岸警備隊職員で海上消火活動と海難救助活動に関する規定を油濁事故対応計画書に盛り込む規則の遵守プログラムを担当する Ryan Allain 少佐にインタビューを行いました。



概要

1993年以降、米国沿岸警備隊（USCG）は、タンカー船が関わる海難事故対応計画書（海上消火活動と海難救助）を主に対象とする規則を策定し、その周知に取り組んできました（Gard News 第197号の記事「USCG marine salvage and fire-fighting regulations for tank vessel response planning」参照）。USCGは2008年12月31日に、期日を2011年2月22日とする最終の規則案を発表しました。この規則は、米国航路のタンカー船の運航業者にとって大きな負担となっただけでなく、上述の計画書への掲載を希望する救急サービスの提供事業者の推薦や、その契約内容の点検を実施してきた Gard と国際グループにも大きな負担を強いるものでした。しかし、USCGのこうした取り組みはすべて成功したのでしょうか。そこで、Gard News では、USCGの職員で遵守プログラムを担当する Ryan Allain 少佐にインタビューを行い、これまでの規則に対する遵守状況とその質、および規則の将来像についての見解を伺いました。

Gard: USCG は、海上消火活動と海難救助に関する規定を油濁事故対応計画書に盛り込むことを求めた規則の周知に注力されてきました。船舶の運航業者による改訂版の書類提出の締切日は2011年2月22日でした。数か月が経過した

現在、少佐ご自身でその結果を評価される機会があったと思います。遵守率については満足されているのでしょうか。締切日までに提出された計画書の数は、予測どおりだったのでしょうか。例えば、提出された計画書が多すぎたことなどによって、何か問題が生じたのでしょうか。

USCG: USCG の油濁事故対応計画書プログラム（VRP プログラム）は、海難救助と海上消火活動の規則に関して、タンカー船業界の遵守率にとっても満足しています。USCG では、2011年2月22日の午後5時までに、総計562件の海難救助と海上消火活動を更新する油濁事故対応計画書（TVRP）を受領しました。これは、7,743隻のタンカーを対象としたものです。同日の業務終了時間までに、4件を除くすべてのTVRPに対して暫定運航承諾書が発行されました。2月22日以降、396隻のタンカーを対象とした33件のTVRPを追加で受領しました。タンカー船業界の皆さんには、多くの課題を乗り越えて、USCGの期待に応えていただきました。

提出された計画書の数が多く、対応に迫われましたが、規則どおりに提出された計画書が対象とするタンカーについては、2月23日以降も運航が継続できるようにプログラムの担当スタッフが期日前の2週間は休日返上で計画書の点検にあたりました。規則に対する遵守状況を確認できる証拠書類の追跡、点検、発行を行う仕組みが整備されているため、船舶の運航が滞るような事態は発生していません。期日の2011年2月23日は、大変静かな日であったことが印象に残っています。まるで、プログラムの成功を告げているように感じられました。VRPプログラムは、規則に従わないがために港から締め出されている外国籍の船舶については把握してい

ません。沿岸警備隊の現地部隊が、必要な場合には新しい規則を適用して取り締まりできるように訓練を行うなどして準備を整えています。彼らが新しい規則を円滑に適用できるか否かが、成功の鍵を握っています。TVRPの改訂版を提出しなかったために「航海禁止」の制限を受けた国内のタンカー船は、数隻のみにとどまっています。

Gard: 書類提出手続きにおいて、どのような課題や問題が出てくることを予測していましたか。その予測は現実となったのでしょうか。また、事前に予測できなかった課題や問題は生じたか。もしあれば、どのように解決されたのでしょうか。

USCG: タンカー船業界から事前に聞こえてきていた意見から考えて、2010年第4四半期中に多数の船主からTVRPの提出があることが予想できていました。米国の港に入港できないリスクを回避するため、計画書作成会社もTVRPの提出期限に遅れてしまうような事態は避けたいと考えていることが分かっていました。しかし、期限が迫ってくる中で、TVRPの早期提出を妨げる要因があることが分かってきたのです。例えば、契約締結手続きに時間がかかる、海難救助と海上消火活動のリソースに関して比較可能な情報が不足している、VRP迅速提出機能が十分に活用されていない、計画書の改訂項目が多すぎる、などが挙げられます。

まず、契約締結手続きに時間がかかる問題について説明します。油濁事故対応計画書の提出時には、船主または運航業者と海難救助・海上消火活動のリソース提供者との間で締結される契約と資金協定の提出が求められようになりました。P&Iクラブで契約内容を点検することを含め、受入れ可能な契約書式について合意を得るために多大な時間と労力を要しました。契約書式に合意した後も、さまざまな要因から当事者間の契約締結手続きに予想以上の時間を要しました。その要因として、例えば、規則で求められる計画に関する基準を満たすために配置するリソースを確保しなければならなかったこと、

船主または運航業者が海難救助と海上消火活動のリソース提供者を選択する際の信頼できる情報が得られなかったことなどが挙げられます。



USCGの油濁事故対応計画書プログラムは、海難救助と海上消火活動の規則に関するタンカー船業界の遵守率に満足している。

次に、海難救助と海上消火活動のリソースに関して比較可能な情報が不足していた問題について説明します。設定された基準によると、船舶の船主または運航業者は、適切な海難救助と海上消火活動のリソース提供者を選択する責任を負いますが、意思決定を行うには信頼できる情報が必要です。しかし、情報の不足を理由に、契約の進捗が遅延する例があることが2010年末に明らかとなりました。このことを踏まえ、VRPプログラムでは、船主または運航業者にリソース提供者の比較情報を提供するため、リソース提供者、船主、計画書作成会社と協力して、リソース提供者が自発的に位置情報を追加できる標準様式の付録を作成しました。この様式を使うことで、同じ基準で比較が行えるようになりました。

この試みの参加者の中から、VRPプログラムに対して、標準様式の位置情報付録を参照用としてTVRPに組み込めるように、リソース提供会社が付録を自主的に提出できる仕組みを作って欲しいとの要望がありました。これを受けて、位置情報付録が2011年1月初旬にVRPプログラムに提出されました。VRPは、2月22日までにTVRPの点検を進めるため、現地の沿岸警備隊の現地部隊に対して、1月31日までに、位置情報付録に関する情報の下検分と照合を行うように依頼しました。

私たちは、VRP 迅速提出機能が計画書の提出にもっと利用されると見込んでいました。この機能を利用すれば点検時間が大幅に短縮できるのです。VRP 迅速提出機能とは、USCG の Homeport ウェブサイトを通じて利用できる電子計画書提出機能のことを指します。USCG では、この VRP 迅速提出機能を2年以上かけて開発し、海上消火活動と海難救助活動に関する TVRP の提出に利用していただけるようリリースしました。VRP 迅速提出機能は、計画書の提出、点検、連絡のやり取りのスピードアップにつながるものです。よくあるエラーや不整合などの問題は、VRP 迅速提出機能の「提出」ボタンを押す前に解決することができます。この機能を使って問題なく提出できたものは、求められる要件を満たしていることが証明されることとなります。ただし、計画書と一緒に、あるいは計画書に添付して提出されたリソース提供者との契約、資金協定、事前防火計画書、証明書などが適切な場合ですが。

私たちは、この仕組みがタンカー船業界の中で広く利用されることを期待していましたが、計画書作成会社の一部が VRP 迅速提出機能より自社のテンプレートを好んで利用していることが分かりました。VRP プログラムでは、こうしたいきさつから、VRP 迅速提出機能の一部を利用しつつも、船主または運航業者が自社のフォーマットを利用できるよう電子提出手続きの修正版を導入しました。この修正版を利用すると、油濁事故対応計画書の提出者は VRP 迅速提出機能のデータ入力システムから一部だけデータを入力して、電子的に計画書をアップロードすることができます。

修正版の電子アップロードプロセスや郵送で提出された計画書は、VRP 迅速提出機能を使って提出された計画書よりも、手続きに時間がかかります。制度が大幅に変更されたことから、修正版の電子アップロードプロセスや郵送で提出された計画書の点検には、数隻の船舶を対象にした計画書1件につき、熟練の点検者でも4時間以上はかかります。このことを踏まえて、私

たちは、2月22日までの数か月間に、船主と計画書作成会社と協力し、提出予定者の TVRP の整合性に関する問題点の大半をつぶすことにしました。計画書作成会社が作成した標準計画書の点検用に、計画書の点検チェックリストを作成し、点検作業の迅速化を行いました。

油濁処理剤の散布計画策定の遵守に関して、予期していなかった問題が生じました。この計画は、海難救助および海上消火活動とは別の規則下にあり、期日は海難救助および海上消火活動と同じ2月22日でした。全国規模で事業を展開する大手の油濁清掃請負業者 (OSRO) 2社が、期日前に、沿岸警備隊から油濁処理剤の散布範囲に関する等級を取得できることが見込まれていました。しかし、実際には取得できなかったのです。このことによって、TVRP は、求められる要件を満たす油濁処理剤のサプライヤーが確保されるまで、暫定運航承諾書を延長して運用する必要に迫られる可能性があります。

Gard: 今回の規則に含まれていれば良かったと思う項目はありますか。あれば教えてください。そのための追加改訂を行うことになった場合、どのような手続きが生じるのでしょうか。また、業界からの情報提供が求められるのでしょうか。

USCG: 今回の規則では、船舶ごとに事前防火計画書を提出することを求めています。また、その計画書を海上消火活動のリソース提供会社に提供して、事故対応時に対応可能であることの認定を受けることも求められます。この事前防火計画書は、海上における人命の安全のための国際条約 (SOLAS 条約)、全米防火協会 (NFPA) 規格 1405、あるいは国際標準に沿って準備する必要があります。これらに準拠することによって、伝送に適した電子フォーマットで船舶の図面が提出されるようになったことが大きなメリットです。事故対応者が共通の図面を利用できることのメリットは明らかです。このことは米沿岸警備隊が関与するテーマではありませんが、船舶の消火活動に外部の消防隊員の参加を求めることにポイントを置いた事前防

火計画書の標準が作成されれば、それはとても良いことだと思います。

Gard: 昨年メキシコ湾で発生した石油掘削施設「ディープウォーター・ホライズン」の事件は、海上消火活動と海難救助の計画策定の必要性を十分に正当化するように思えますが、沿岸警備隊では、この大惨事から学習したことを評価する動きはあるのでしょうか。

USCG: ディープウォーター・ホライズンの事故は、今回の規則が対象とする地理範囲外で起こったものであり、海底油田掘削装置も適用対象ですが、海難救助と海上消火活動を提供するネットワークがあれば、事故対応に貢献できていたかもしれません。現在は以前よりも意識が高まり、海上火災に対する備えもできています。

一部の海難救助・海上消火活動リソース提供者が開発したような事故対応リソースのリアルタイム追跡システムは、事故対応リソースの計画・追跡に関する技術のベンチマークとなり得るものです。ディープウォーター・ホライズンにこのようなシステムがあれば、事故対応時のリソースの最適化が行えていたかもしれません。また、各社のウェブサイトをご覧になっていないのであれば、事故対応リソースの計画策定に関する技術が進んでいることを確認されてみてはいかがでしょうか。

Gard: 海難事故救助と海上消火活動の技術向上をどのように追いかけているのですか。また、将来規則に含まれることが現時点で予想されることはどのようなものなのでしょうか。

USCG: 「参照用の位置情報付録の組み込み」に関して変更点が1つあります。港長の管轄区域レベルで、四半期ごとに更新されたリソース計画の点検が行われることです。事故対応への準備状況の変化も、点検項目に含められようになることが予想されます。また、技術の進歩に伴って、代替の計画策定基準が策定される可能性があります。少なくとも、このプロセスを通じてギャップを特定し、そのギャップをなくす

方向に進んで行くでしょう。

Gard: これまでの規則において具体化されたような米国のアプローチは、他国の類似の規則とどのように整合が取られるのでしょうか。

USCG: これまでの規則は1990年米国油濁法（OPA90）に由来するもので、時間をかけて検討されてきたものです。その中で契約締結に関する条件が設定されましたが、これは長年の海難救助業界の旧習に挑むものです。つまり、海難救助活動の発生前に資金協定の締結を求めることで、実際に事故が発生して切迫した状態で交渉を行わなくて済むような状況を作ることを目指したもののようです。また、船舶を対象とした事前防火計画の策定に関する要件では、国際間で有効な SOLAS 条約の要件が考慮されており、計画策定の際に二重の作業が発生しないような手段が確立されています。

Ryan Allain 少佐について



Ryan Allain 少佐は、2008年5月に、米沿岸警備隊本部の油濁事故対応計画書（VRP）プログラムのマネージャーに就任し、これまでに、18,000隻以上の船舶を対象とする3,000件以上の対応計画書の手続き・承認を監督してきました。現在の職務に就く前は、米沿岸警備隊の外国船舶監督プログラムのプログラムマネージャーを務めていました。入隊から19年間で、船舶検査官、海難事故・海洋汚染調査官、港湾緊急時計画立案担当官などを歴任し、現在は、フロリダ州タンパの海上安全局およびフロリダ州フォートマイヤーズの海上安全分隊の監督も兼任しています。

