

クラス3 (P&I)メンバー各位

米国油濁法 - 本船対応計画書(VRP)に関する規則

(United States Oil Pollution – Vessel Response Plan (VRP) Regulations)

OPA90のもとでの本船対応計画書に関する最終規則はまだ発表されていないが、米コースト・ガード(USCG)は9月15日にこの対応計画書作成のための暫定ガイドラインを出した。同規則は、貨物や貨物の残渣としてのみ積みの油を取り扱い、貯蔵し、輸送する船舶で、米国の可航水域で運航されるか、同国の排他的経済水域内で油の積み替えをするすべての船舶に適用される。1993年2月18日以降、船主あるいは船舶運航者が、VRP規則の要件を満たす本船対応計画書をUSCGに提出しその承認を得ぬ限り、船舶は米国向けに油を運送することはできず、さらに1993年8月18日以降は、船舶の運航がUSCGへ提出した計画書を遵守しつつ行われぬ限り、船舶は油を運送できない。計画書の提出後二年間は計画書が承認されていなくとも本船は引き続き油を運送できるが、それでも船主あるいは本船運航者が最悪の油濁事故に対応するに十分な民間の人員と装備を契約を通じて確保したことを証明した場合に限られる。

この暫定ガイドラインに拠れば、対応計画書は次の10項目からなる。

1. 全般的な情報と序言
2. 通知の手順
3. 船上での流出軽減措置
4. 陸上側の対応行動
5. 連絡先一覧
6. 訓練手順
7. (厳格で反復される実際的な訓練または)教練手順
8. 計画書の見直しとこれを最新のものに維持するための手順
9. 本船が運航されるUSCG港湾区司令官地域ごとの地理的細目の付録(訳注)
10. 本船に独自の情報に関する付録

全般的な情報および船上対応計画に関する各項目は、IMOその他の組織(OCIMFやITOPFなど)が推薦するものとほぼ一致している。

しかしガイドラインはまた、本船が訪れるすべての地域に関し油流出の事態に船主が講じる陸上側の対応措置につき詳しい情報を計画書に織り込むよう定めることになる。対応計画書のこの部分の中心は、米国の居住者であり、対応計画を実行するための全権限を船主から書面で付与されるべき「全権責任者」(qualified individual) を特定することである。その権限の対象は、複数の油清掃業者との間で予め結んでいる契約の

発動、連邦当局との連絡、さらにはすべての清掃活動の遂行に必要な資金の手当てを含む。

ガイドラインはまた、対応活動を管理・統御せしめるための陸上側の組織体を対応計画の中で特定することを定めている。さらに各対応計画書には本船が運航される地域ごとの「地理的細目」を別途付録として添付する必要があり、それには油流出処理チームおよび請負業者その他の者で、次の三段階の油流出規模に応じ、その地域ごとに油流出処理に必要な装備や資源を供給する者が特定されることになる。すなわち、最もあり得べき平均的流出、最もあり得べき最大級の流出、最悪の流出事故、の三段階がそれであり、それぞれの段階に応じた計画のために必要な装備と資源を決定するための詳しい基準がガイドラインに載っている。

ガイドラインの作成にあたりUSCGはP&I国際グループ(「グループ」)や他の団体の意見を無視したようである。その意見というのは、陸上側の詳しい対応計画書は、所管当局の陸上部門か、いずれにせよ自身のための対応計画書を持たねばならぬターミナル施設業者の作成にゆだねた方が良いのではないかというものであった。さらにグループが指摘したことは、OPA90で必要とされる国家不測事態対応計画や地域不測事態対応計画に合わせた対応計画書を作ることは、前者がまだ改正されておらず、後者はまだ策定されていないことからして、船主には事実上不可能だ、ということであった。しかしUSCGはこの暫定ガイドラインの中で、1993年2月18日の期限に間に合うように対応計画書を提出するためには、1992年8月18日現在有効の国家不測事態対応計画と各現場調整官(On Scene Co-ordinator)の地方不測事態対応計画(Local Contingency Plans)を使用すべきであるとしている。

グループ加盟クラブはメンバーのために「全権責任者」を用立てる立場にはなく、また他の然るべき組織で全権責任者としての役務の提供をメンバーに申し出るところがあるものかどうか今のところ不明である。この全権責任者が負わされるであろう潜在的責任(の重さ)がこの役務の提供を考えている人達に二の足を踏ませているのかも知れない。ご注意いただきたいのは、全権責任者がその資格において行動する上で負う債務は、直接にクレームされるものであろうとメンバーからその補償額をクレームされるものであろうと、クラブはこれを特別に追加担保できないということである。

クラブは、不適切な対応計画書から生じるクレームに直面する可能性に鑑み、対応計画書の作成に当たってはメンバーへの詳細な助言を差し控えることにしたい。しかし米国の多くの民間企業がこの点に関し援助を申し出ることが予想される。くり返しご注意申し上げたいことは、メンバーの保険担保は、適切な対応計画書の作成を怠ったことから生じる債務や、対応計画書が機能しなかったことによるのみ生じる債務を保険するようにはできていないということである。しかし対応計画書のある要素、例えばコレスポンドとの連絡・連携や清掃業者の料金に関する規定は明らかにクラブに影響をおよぼす。(従って)メンバー各位は、これらの点に関しては対応計画書をUSCGに提出する前に草案の当該部分につきクラブにご相談いただきたい。加えてメンバー各位にご注意申し上げたいことは、請負業者との契約書には、請負業者側の怠慢の結果をメンバーに転嫁するような補償条項を入れるべきではないということである。そのような補償条項のもとで生じる賠償責任をクラブは担保できないからである。

同様に、メンバーはクラブからの資金の供給に頼ることなく、そのような契約書中の支払い条項に従う用意が

なければならない。クラブは事故が起きてもいないのに清掃のための資金の供給を保証することはできないからである。そのような保証は、クラブは補償保険者としての役割に任じるのみとする原則に反することになる一方、この原則こそOPA90のもと必要とされるCOFR発行の問題に対するクラブの姿勢の中核をなすものであるからだ。

以上

(訳注)

USCGの管轄区はまず米国東岸(Atlantic Area)と西岸(Pacific Area)に分かれ、管轄区はさらにいくつかの管区(District)に、管区はいくつかの港湾区司令官地域(COTP Zone)に分かれる。各船のVRPは特定の地域に関する情報を付録として載せなければならない、これら特定の地域は港湾区司令官地域に一致すべきものである。この付録は港湾区司令官地域ごとの資材・機材、人員などの資源と支援活動の内容の記述を含む。

本サーキュラーは国際グループを構成する諸クラブより発行される。