

ブレア号及びシーエンプレス号事故とその後の油流出対応体制

Robin Middleton

Secretary of State's Representative for
Salvage and Intervention (SOSREP)
Maritime and Coastguard Agency(MCA)

トリーキャニオン号

1967年3月、タンカー、トリーキャニオン号はシリー諸島とランズエンドの間にあるセブンストーンズ岩礁に衝突した。このとき、事故による大規模な油汚染の影響に英国国民の注目が集まった。同船は117,000トンのクウェート原油を輸送中であった。約30,000トンの油がただちに流出し、その後の7日間でさらに20,000トンが流出した。救難船が同船を岩礁から引っ張り出そうとした試みが失敗すると、50,000トンがさらに流失した。最終的に同船は爆弾を投下されて、船内に残っていた20,000トンほどの原油は焼却された。

それまで英国にはこれほどの規模の災害に対する有効な備えはなく、沿岸の汚染を最小限に抑えるために海岸に工業用洗剤を散布していたが、それにより問題を解決するどころか、むしろさらに多くの問題を生み出すことになった。しかし、この事故は次第に一般の人々の意識から薄れていった。結局のところ事故は人間の過失に起因するものであり、同様の状況が再発する可能性は低かったのである。

その後の6年間はまったく平穏に過ぎた。時おり事故は起こったが、一般の人々に深刻な懸念を起こさせるほどの規模のものはなかった。

ブレア号

1993年1月5日、シェトランド島の最大の悪夢の一つが現実のものとなった。

タンカー、ブレア号がガースネスの岩礁に乗り上げてしまったのである。同船はノルウェーのGullfaks原油を84,700トン積載していたほか、燃料庫には1,600トンの重油が積まれていた。天候は暴風と異常な大波というひどさで、すべての積荷が流出し、これによって全島に対して経済的・生態学的に大規模な災厄がもたらされることになった。

事故の結果はきわめて深刻なものであったが、奇跡的に予想より軽度なもので済んだ。Gullfaksが比較的揮発性の高い原油であったため、強風と異常な高波でその多くが消散してしまっただからである。

しかしこのような事態は明らかに“二度とない”ものであった。こうした幸運な組み合わせがもう一度生じるとはとても思えないからである。しかしながらシェトランド諸島の経済はこの海域を航行し、サロムヴォウ・ターミナルに停泊する大型タンカーに大きく依存していたため、島民たちの将来の事故への不安はいつそう強くなった。

政府はただちにリミントン伯ドナルドソン卿を以下の目的で調査委員会委員長に任命した。

「英国の海岸線を商船による汚染から守るためにはいかなる方策が適当でまた実施可能かを提言すること」

1994年5月、最初のドナルドソン報告「より安全な船、よりきれいな海」が発表された。しかし政府の対応策が実施されているさなか、英国はさらに大きな災害に見舞われた。

シーエンプレス号

ミルフォードヘイブンにおけるシーエンプレス号の座礁とこれに続く救難作業が、驚愕の目で見守る国民に公開された。かよわき人間のあらゆる試みが巨大な自然の力によって跳ね飛ばされる光景が、人々の眼前にテレビによって映し出されたのである。事故を收拾しようとするあらゆる試みが無為に終わると、何マイルにも続く海岸線が大量の油によって汚染され、野生生物に深刻な影響を与えている画面が、連夜、恐怖に襲われた人々の眼前に映し出されたのである。

メディアが作業の管理・実施体制のあらゆる失敗をできるかぎり調査し、報道した。政府はそれに応じて、現在の国家緊急時対応計画の雛型づくりに着手した。

必要とされたのは、新しく実効性のある対応計画であった。その時点までに得られたすべての教訓を取り入れ、更に比較的小さな事故から想定上の最大規模の事故に至るまで、国家として組織的に取り組むべきあらゆるレベルの対応に利用できる、文書化されたシステムが必要であった。

それは、明確かつ包括的な対応策に裏打ちされ、事故のあらゆる局面について適切な対策をとることができるような対応計画である。そこでは、すべての関係者が、状況と各自の役割に加えて、なによりも指揮系統を正確に把握していなければならない。

これが「船舶および沖合施設による海上汚染に対する緊急時対応計画」(NCP)である。

新しい対応計画策定の作業は、計画の基礎となる“礎石”、すなわち対応計画を作成、所有、維持、運営する機関の見直しと再構築から始められた。こうして1998年中に、当時の海上保安庁と沿岸警備隊が、それらの既存業務のすべてを統括する海上・沿岸警備庁(Maritime and Coastguard Agency: MCA)に統合された。昨年4月には完全な権限委譲がなされ、その任務遂行に専念できるようになった。

しかしMCAの設立準備の段階においても、対応計画の最終案の指針を定めるべく、作業が別途に進められていた。

ドナルドソン卿の調査報告

シーエンプレス号事故ののちドナルドソン卿がふたたび任命された。今回は救難活動と国の調停、指揮命令と管理を調査検討することがその任務であった。

調査結果は革新的かつ具体的なものであった。

調査報告では 26 項目に及ぶ提案が行われ、そのうち 23 項目を政府が受け入れ、残る 3 つはさらに検討が続けられることになった。

却下されたものはひとつとしてなかった。

調査報告は以下の 4 つの基本的結論を挙げている。

- 1 大臣が作業に関する決定にかかわることは実際的でない。
- 2 状況が悪化した場合には、政府が、法律で定められた権限と責任を行使して、調停を行い、指示を与えることになる。これが「始動 (trigger)」点であり、これ以降、政府は事態をつぶさに監視し、必要ならば救難作業の管理にあたる継続的かつ不可避の責任を負う。
- 3 MCA の職員は全体として、汚染対応作業について以前よりも積極的な役割を果たすべきである。
 - ・ MCA の職員は、海難救助と汚染対応の支援が得られるように早期の処置を講ずるべきである。
 - ・ MCA の職員は、海難救助と汚染対応の専門的知識を習得すべく訓練を受けるべきである。
- 4 沖合施設にかかわる事故についても、調停と管理に関して同様な国家権力の行使がなされねばならない。

調査報告は、大規模海上汚染事故においては次の 4 つの活動があると結論づけている。

- ・ 捜索と救助
- ・ 海難救助
- ・ 海上防除
- ・ 海岸防除

調査報告は、上記の各機能を実行するために、事故ごとに各分野を結集したチームが設置されるという仮定に基づいていた。

調査報告はまた、救難活動の場合、全作業の最終的な管理は、海難救助と調停を目的とする特命の長官代理 (Secretary of State's Representative : SOSREP) の任務であると明記した。

困ったことに (少なくとも私には) SOSREP はその責任から逃れることはできない。

調停の権限を行使してもしなくても、明らかに担当者であり、すべての計画と決定の結果に対して責任を負う。

端的に言えば事態を傍観するという選択肢を選ぶことはできない。

これらの「対応チーム」は今や国家緊急時対応計画の要諦になっている。

- ・ 複数事故連絡チーム (Multi-Incident Liaison Team: MILT)

捜索と救助を目的として、沿岸警備隊が率いる複数事故連絡チームが設置されている。

- ・ 救難管理ユニット (SCU)

救難活動は SOSREP の任務であり、救難管理ユニットの支援を受ける。SCU は、サルベージ業者、事故船の船主、港湾管理当局など、主な関連分野を代表する専門家から構成される小グループである。また海難救助に関する独立の専門的助言者や化学品輸送の専門家など、必要と考えられるアドバイザーも含まれる。しかし SCU は委員会ではない。いかなる時も最終決定は SOSREP のみの責任で行われる。

- ・ 海上対応センター (MRC)

国家レベルでの対応においては、海上対応センターが海上防除活動の指示と調整にあたる。MRC は、最も近い適切な沿岸警備隊の基地に設置されることになる。もし汚染が港の管轄区域内であれば、港湾管理局の建物に設置される可能性もある。国家的規模の事故の場合には、MCA の作戦本部が MRC を監督する。

- ・ 海岸対応センター (SRC)

海岸汚染の脅威が、最も影響を受ける地元当局、あるいは DoE (北アイルランドの場合) の環境・歴史遺産局 (EHS) の能力を超えており、国家的対応が必要であると MCA が判断した場合、地元当局あるいは EHS は海岸対応センター (SRC) を設置する。SRC の目的は、それによって海岸の汚染を予防・軽減する任務を地元当局から委譲することにある。

- ・ 環境グループ

英国において地域または国の対応が必要な海上事故が起こった場合、環境グループが設置される。グループは、法律で定められた自然保護庁、漁業局、環境規制機関、および (領海を跨る事故の場合には) 合同自然保護委員会の代表を中核メンバーとして構成される。グループは環境的側面とすべての作業の影響について助言を行うとともに、任命された環境連絡官を通じて各作業チームに対し、包括的な助言を行う共通機関である。

1999年3月、ドナルドソン卿の第2レポート「海難救助と調停、および政府の指揮と管理」(ドナルドソン報告)が発表された。その4日後、非常に危険性の高い爆発性化学物質を積載した船が機関室の火災に見舞われ、風下にあたる海岸から1マイルの地点に停泊したまま、放棄された。警察が近隣家屋の住民を退避させ始めたとき、新たに設立されたMCAの海上作業局長のジョン・アストベリーがSOSREPに任命され、英国政府を代表して国家調停権を行使する最初の人物となった。

3月19日 マルチタンクアスカニア号

ペントランド海峡

このケミカルタンカーの船長は、機関室で火災が発生し、ペントランド海峡を漂流しているとペントランドのMRSCに報告した。

同船は、塗料製造用で、きわめて爆発性の化学物質である酢酸ビニルを約1,800トン積載していた。最終的にLOFが締結され、船はスカパフローへ曳航された。

海難救助作業中、政府の緊急曳航船アングリカンプリンス号が近くに停泊し、最終の曳航の間、護衛の任務にあたった。

英国の海難事故対応はすでに劇的な変化を遂げていた。

新たな対応法が誕生している。

それ以降、英国では海難救助と汚染防止の管理を国が行うようになった。その対応は積極的であり、場当たりのものではない。

世界の人々は、大いなる関心をもってその成り行きを見守っていた。

間もなく、1999年8月24日、クルーズ船ノルウェージャンドリーム号が、ラムスゲートの北東約20マイルの地点で、コンテナ船エバーディーセント号と衝突寸前となった。同船はノルウェージャンドリーム号のデッキカーゴの一部と接触し、それを掠め取るかたちとなった。

8月24日 エバーディーセント号/ノルウェージャンドリーム号

ドーバー海峡

当時ノルウェージャンドリーム号には1,750名の乗客と838名の乗組員が乗船していたが、信じられないことに、かろうじて衝突を免れ、わずか3名が軽いけがをしたにとどまった。船首がひどく損傷し、喫水線の上部に孔が開いたが、防水ドアにより浸水を防ぎ、自力で港まで航行することができた。

しかし、エバーディーセント号はそれほど幸運ではなかった。この55,000トンのコンテナ船には25名の乗組員が乗船していたが、第3ウイングバラスタンクの亀裂など深刻な被害を被った。

同船は船首先端部分を失い、いくつかのコンテナが海中に落ち、約18個のコンテナが火災に遭った。同船をフォールズバンクの浜に引き上げる際には多大の配慮が払われた。

英蘭海難救助コンソーシアムが直ちに指名され、7隻のタグボートが現場へ派遣された。

これがそれまでの最大の事故であり、このときにはじめてドーバー海上救援調整センター(MRCC)に機能的なドナルドソン方式の救難管理チームが設置された。このチームにはサルベージ業者のSmit TakとKlyne Tugsの代表も含まれていた。

これらのチームはまた、あらゆる海洋汚染に対応し、海岸への影響の可能性を監視するために設立されたものでもある。今回も調停の権限が行使され、サルベージ業者は、すべての海難救助・航行計画について MCA の承認を得るよう要請された。

火災は5日後にようやく鎮火し、フランス、ベルギー両国当局の同意も得たうえで、ゼーブリュッヘへの航行計画が正式に承認された。

海難救助者としての MCA

ドナルドソン卿はまた、重大な汚染の脅威への対応作業においては、MCA がより大きな役割を果たすべきであるという、根幹にかかわる結論を下している。

MCA がこの役割を果たすには、さまざまな資機材や要員等を動員できる能力をもたなければならない。

・ 緊急時曳航船 (ETVs)

英国周辺のいくつかの戦略地点には「緊急時曳航船」と呼ばれる多くの曳船が配備されている。現在、英仏のパートナーシップのもと、ドーバー海峡には一年中 ETV 1 隻が常駐している。その他、南西部の入口海域、ミンチ海峡、ペントランド / シェトランド海域に冬季に限って配備されている。

・ 海難救助と曳航に関する沿岸警備隊の協定 (CAST)

MCA はまた、沿岸周辺のさまざまな曳船や海難救助の機関と呼出し協定 (CAST) を結んでいて、その時に動員可能な船だけを活動させることができる。

現在の ETV は、すべてアンカー操作による曳航方式 (Anchor Handling Towing and Supply : AHTS) の設計になっている。これはドーバー海峡に配置されているファータルボット号である。ご覧になればわかりいただけるように、この船は後部甲板が大きく、生存者や救難用機材を載せたり、あるいは汚染対応資機材を配備するプラットフォームとして使用できる。

この船はまた、強力な消火能力を有し、また 130 トンを超えるボラード牽引力に耐えることができる。

・ 資機材備蓄基地

これはミルフォードヘイブンにある MCA の備蓄資機材の一部である。救難用機材には次のものが含まれる。

- ・ 貨物移送設備（船から船へ）
- ・ 不活性ガス発生機、ポンプ、防舷材、本質安全照明器具
- ・ 通信設備
- ・ 化学品移送設備、耐化学品ポンプ、ホース、保護具、BA セットなど

汚染対応資機材も全国に分散配備されている。

- ・ 海上備蓄資機材はミルフォードヘイブンとダンディーに保管
- ・ 海岸汚染用資機材備蓄基地はサザンプトンとインバネスにある
- ・ 油処理剤の備蓄基地は英国中の 14 個所にある

MCA がこれまでより大きな役割を果たすべきだというドナルドソン卿の提言は、1999 年 9 月、5,300 トンの穀物を運んでいたソニア号がワイト島沖のサンダウン湾に突っ込み、沈没しつつあることを世界に告げたとき、実を結ぶことになった。

9月1日 ソニア号	ワイト島
ソニア号は誰も手に入れたいとは思わないような船であった。同船は一般貨物船で、5,300 トンの穀物と 447 トンの燃料重油を積載していた。	
ソレント経由で航海中、海水取入れ管が破断して機関室が冠水し、エンジンが完全に停止した。	
ポーツマスから来た海軍の曳船、MCA の備蓄基地からの救難用機材、CAST 協定により曳航支援を行う MCA の機材を利用することにより、救難作業が可能になった。	

ソニア号は海水取入れ管の破断により機関室が冠水し、エンジンが完全に停止した。同船はゆっくりとだが確実に沈んでいき、しかも 447 トンの燃料油を積載していた。これによる海岸への影響は、控え目に言っても大変なものだった。

しかし同船には海難救助に対する関心が無かった。結局、ポーツマスから来た海軍の港湾用曳船、ミルフォードヘイブンにある MCA の備蓄基地からの救難用機材、海難救助と曳航に関する沿岸警備隊の協定（CAST）のもとであらかじめ契約していた曳船、を活用することによって救出されたのである。

その際、国家調停権も活用され、SOSREP は事故現場周辺に全面立入り禁止区域を設置した。SOSREP はまた含油海水を機関室からポンプで船外へ汲み出すよう命じた。あるいは違法であったたかもしれないが、この全作業費用は 50 万ポンドをはるかに下回るものです。流出した燃料油の防除費用を考えればこの金額など些細なものといえよう。

NCP と OPRC 計画の進展

1999 年夏の公式審議会に先立ち、同年 5 月までに、55 人の主要代表者が出席した諮問会議で NCP の改正案が検討された。

そして実際、その夏は非常に忙しいものとなった。

「油汚染に対する準備と協力に関する国際条約」への取り組みの一環として英国は、この条約のもとで制定された規制の対象となるすべての港湾管理当局が、提案された NCP に沿って自らの緊急時対応計画を策定することを保証しなければならなかった。8 月までに職務の各分野においてこの作業が確実に完了するように、汚染対応・海難救助主席担当官が任命されていた。対応計画の数は約 250 と見込まれた（現在は約 200）。彼らの任務には汚染対応・救難担当官としての活動も含まれる。これは SOSREP に対して 24 時間の連絡場所と支援を提供するものである。

同時に MCA の科学者たちは全国をまわり、環境に関心のある地元グループとの会合をもち、環境庁と協力して“休眠中”の環境保護団体を活性化させ、また事故の際に NCP 対応チームとともに活動する環境連絡担当官を指名した。

NCP 案とクライド川 OPRC 計画の最初のテストが、DALRIADA 演習の中で、10 月初めにクライドサイドで行われた。この演習は、ドナルドソン卿の提言により行われる 4 回の国家レベルの演習の第 1 回目のものである。

11 月 8 日、NCP の最終案が諮問会議に提出され、合意を得た。

皮肉なことにその前日、冷蔵船のドールアメリカ号がソレント入口海域でナブタワー号と衝突し、NCP に基く対応の一部が発動されていた。

11 月 7 日	ドールアメリカ号	ソレント進入海域
<p>冷蔵コンテナ船のドールアメリカ号がソレント入口海域でナブタワー号と衝突した。水先案内人の迅速な行動によって、同船は主航路の外で座礁させられ、転覆を免れた。同船は喫水線より上にいくつかの亀裂が生じた喫水線の下にも長さ 20 m 以上の亀裂があり大きく損傷していることが判明した。2 番と 3 番の船倉が海に向かって孔が開き、5,100 リットルの潤滑油が流出した。さらに 535 トンの HFO が船上にあることが分った。</p> <p>救難管理ユニットがソレントの MRSC に設置され、調停権が行使されて同船の周囲に立ち入り禁止区域が設けられた。</p> <p>同船はその後、LOF 協定に基づき二股クレーンの助けで再浮上し、修理のためサザンプトンへ曳航された。</p>		

サルベージ業者を含む救難管理ユニットが再び設置された。また環境保護グループも結成され、MCA の科学者たちの努力の価値を証明した。しかしこの事故は、港長と SOSREP 間の相互調整を実行する最初のチャンスでもあった。

そしてこれは成功した。QHM ポーツマスとサザンプトン港湾管理局の積極的な協力により、同船は再浮上し、サザンプトンへ曳航された。

この事故船がサザンプトンに到着したとき、乾ドック施設の使用は民間所有者によって拒否され、海難救助の最終工程が妨げられた。このことから、沿岸権所有者や碇泊地、埠頭、棧橋などの施設の管理者に対して命令する権限の必要性が明らかになった。そうした権限を有することはドナルドソン卿の提言の最優先事項であり、今後は法制化される予定である。

NCP は最終的に今年 1 月に現在の形式で発表された。しかしその最終版の配布前にも、我々はハンバーサイドでの HUMEX 演習で再度最大限のテストを行っていた。この演習はハンバー川対応計画に沿って行われた。この演習もまた成功し、改善点と学ぶべき点に関する情報が発表された。

NCP の活用

幸運にも我々は現時点まで大きな事故もなくミレニアムの年を過ごしてきた。しかし、国家調停権が行使されなかったわけではない。小さな事故は絶えず起こっている。例えば、私がこのプレゼンテーションを書いていた週末にも、2 隻の船がエンジンが停止してイギリス海峡の風下側の海岸の沖合を漂流していた。その中の 1 隻は、他の如何なる救助より先ず ETV の救助を受けるようにとの正式の命令を受け入れざるを得なかった。曳航されたとき、その船はダンジネス岬に向かって約 3.5 ノットで漂流していた。

NCP が比較的小規模の事故に対し柔軟に対応できるかどうかは、7 月のアングルシーでのコスタルベイ号の事故でテストされた。

2000 年 7 月 21 日 コスタルベイ号 チャ - 子湾、アングルシー

0 時 34 分、ホリヘッドの MRSC は、アングルシー西岸のチャ - 子湾において、コンテナ船のコスタルベイ号がひどく座礁し、ホリヘッドの沿岸警備隊基地から見えているという通報を受けた。コスタルベイ号はホリヘッド港のすぐ外側の観光用ビーチに乗り上げたが、ここは環境上の影響を受けやすい地域であった。

同船はアンティル諸島船籍で、2,463 gt、長さ 88 m、乗組員 7 名が乗船し、ダブリンからリバプールへ向かっていた。積荷は雑多なコンテナで、多くは空であり、また 71 トンの軽油も運んでいた。死傷者はいなかったが、ホリヘッドの救命艇が待機していた。座礁によって船首倉の隔壁と第 3 燃料タンクの間には亀裂が生じ、約 250 リットルの軽油が漏出した。さらに調査したところ、船首水線下部の外板が約 25 ft にわたって損傷しているほか、プロペラも損傷していることがわかった。

7 月 21 日午後の満潮時に行った最初の試みは失敗したが、7 月 22 日 2 時 48 分、リバプールの曳船、トラファルガー号 (60 トン係船柱牽引力) によって再浮上に成功した。潜水夫による調査の後、SOSREP によって航行プランが承認され、7 月 22 日の夜に曳航が開始され、翌朝リバプールに到着、修理のためグラッドストンドックに入れられた。

この事故をきっかけにして、海難救助作業の監督、監視を行うため、救難管理ユニット

と環境グループが結成された。

10月初め、第3回国家大規模演習である KERNOW 演習が行われ、その際、NCP 全体、捜索、救助、汚染対応がテストされるファルマス地区に注目が集まった。

KERNOW 演習が、最も困難な状況における国家対応をテストすることに役立ったことは明らかである。私からみれば、救難管理ユニットにおいては、環境問題専門家、サルベージ業者、保険会社、港湾当局、国などが有するそれぞれの利害は、お互いに相容れないものだった。最終的には SOSREP が最優先の決定を下したが、それがすべての関係者の気に入るものではなかったことは明白である。しかしそれにもかかわらず、最も重要なことは、こうした決定が必要であるということが受け入れられたことである。これは、救難管理ユニット内で緊密な連携関係を持ったことで、すべての関係者が、お互いの問題について、および他の関係者たちの抱える問題を解決するために努めることがどれほど難しいことであるかについて、十分に認識することができたためであるとは私は考えている。正しい答えなど存在せず、妥協の余地はほとんどなかった。このようなわけで、決定は受け入れられ、次の段階の新たな諸問題の解決に向けて、ただちにあらゆる注意が再び集められるようになった。

最近、漂着してイングランドのリンカーンのネネ川とウィズビーチ港への水路をふさいでいたラジク号を救助するにあたり、我々は新たな問題を調査していた。同船は船主に見捨てられたが、MCA を通じて政府と地元の港湾局の協力を得て、難破船と汚染物質を片づける仕事を与えられた。このプロジェクトの費用は 125 万ポンドで、各パートナーは回収の法的措置をとった。

何が変わったのか

NCP そのものは単なる文書にすぎない。単に前回使われたときにのみ有効であっただけであり、また関係者、政府機関、諸団体がこれを機能させるように力を注いだからこそ有効だったのである。つまり、事故対応に必要なものは次のとおりである。

- ・ すべての関係者の積極的取り組みと互いの役割への関心
- ・ 職務が異なる関係者間の緊密な連携：例えば、環境問題への関心とサルベージ業者、救難作業と司法・捜査・施行機関
- ・ 災害を防止または進行を遅らせたための、および関係者を支援するための、資機材・要員の存在

新しい NCP はこの基本理念を反映したものである。それは生きた文書であり、事故対応の規範を述べるよりも、むしろ指針を提供するものである。すでに我々は、このモデルを全体としても、あるいは特定の状況に合わせて構成要素単位に分解しても、同様に容易に使用できることを示してきた。

我々はすでに今まで学んできた教訓の成果を反映すべく、NCP を更新する作業を行っている。

MCA を通じての国の対応も変化した。どのような場面であっても、現在は強力なリーダーシップと指針が得られる。我々の取組み方が変わったことにより、どこの地域においても迅速、積極的、かつ決定的な対応が可能になった。決定を遅らせる、決断を行わない、問題を委員会に委ねるといったやり方は、もはや行われなくなった。

この積極的かつ体系化された取組みによって、信頼性が大きく高まり、それによって他機関とのあいだに“同志”としての前向きな協力関係が生まれた。

権限を付与された SOSREP は、今では干渉の源ではなく、実務的な業務上のパートナーと見られている。SOSREP は、国に舵取りを行ってもらい、また環境保護の見地から、決定の遅れや外部との厄介な問題を最小限にとどめて計画・決定されるような最善の対応ができるようにしている。

そうした役割のために港長やサルベージ業者の業務に不当に関わるようになるのではないかと懸念は、我々が共同で作業し且つ学んでいるので、今では払拭されつつある。

外部機関からの反応もより活発になっている。実際、国際海難救助連合の前会長ハンス・ワレンキャンプ氏は、英国における進展を、ジャージーで開かれた前回の「曳船および海難救助に関する国際会議」、さらに最近ではロンドンで開かれた「第3回海難救助および難破船に関する国際会議」において推賞に値すると考えた。

また我々は海外のパートナーたちとも緊密な協力関係を築きつつあるが、こうすることで、戦略的な資機材配備を通じて対応できる範囲の改善につながるようになるであろう。ここで私が意味しているのは、ヘリコプターや ETV の配備およびレーダーの探索範囲などの対応に関する共同戦略を立てられるということである。

さらなる改善を行うには

進歩とは変化する概念であり、我々にはまだ取り組むべき問題がある。

MCA は現在、英国全体における緊急時曳船（ETV）の配備のあり方を検討した報告を
発表しようとしている。

その文書は、

- ・ 英国海域内での海難事故と流出に関する最新のリスクアセスメントが含まれている。
- ・ 今後事故が発生した場合の対応範囲について提言が行われている。
- ・ 総合的な費用効果分析によって裏打ちされている。

今年末までには、沖合施設への国家の調停権限を広げるための規制案が作成される予定
である。

英国の消防署は海上の消火活動ができないという現行の変則的な状態を解消する目的
の法律案も作成される予定である。

また、SOSREP には、沿岸権を有する埠頭所有者に命令を発する権限が付与されること
になる。

サルベージ業者と私自身にとって重要なことであるが、救難作業中の流出事故について
は対応者免責が適用される法律が起草される見込みである。こうした動向から、官僚的手
続きをなくすことで英国に現在残っているサルベージ専門会社を今後も残し、支援する必
要性が我々にとって切実なものであることを申し上げたい。

英国の港の安全性は、港湾海上法（Port Marine Code）の施行により改善されることにな
ろう。また MCA は「危険物質および有害物質に関する条約」の実施の業務に多忙を極
めることであろう。

最後に

最後に、皆さんに 1920 年の英国沿岸警備隊ハンドブックからの引用を紹介したい。

「もし部下が、上司のいない間に、明らかに指示文書から逸脱する行動をとらね
ばならない状況にあるにもかかわらず、そうすることなく過ちが起こった場合、彼
はその過ちに対して責任がある。

上記のことを完全に理解した人間は、自分の置かれた立場を正確に把握し、不決
断について言い訳をしない。

『私は命令を受けていませんでした』という言い訳は、あまりにも頻繁に使われ
てすぎている。

たとえそれほど適切な行動ではなかったとしても、迅速な行動は、隙のない消極

性よりも好ましい」

- ・ 結局のところ、物事はそれほど変わっていないのかもしれない。