

プレスティージ号事故が生んだ課題と対応の現状

Archie Smith

Director and Chief Executive, OSRL

要 約

2002 年 11 月、スペイン北部沖で発生したプレスティージ号の油流出事故は例外的な大規模事故ではなかったものの、大きな被害を与えた。超重質重油 70,000 トンを積んだこのタンカーは、スペインの港への入港を許可されないまま航行不能となり、沖合へ曳航中に沈没し、およそ 40,000 トンの油を流出した。流出油は分散せず、厳しい気象条件のために海上ではほとんど回収されず、大部分がビスケー湾内のスペイン北部及びフランスの沿岸に被害をもたらした。

本報文はこの油流出事故により生じた問題を述べたもので、特に技術的な問題として以下の点に触れている。

- ・ 重質油の取扱い及びポンプ輸送
- ・ 大量の廃棄物の発生
- ・ 沈没した船からの油回収計画

また、政治的問題として、以下についても言及している。

- ・ 欧州における法律の改正
- ・ 補償問題
- ・ 米国船級協会に対する訴訟

本報文は、これらの問題を様々な奥行きで捉えている種々のソースから集めた情報をまとめたものである。筆者はこれらの情報を利用してきたし、また今後の調査研究に役立てていただくよう参考資料として皆さんに提供するものであるが、これを個人の功績にしようという意図はない。

いきさつ

プレスティージ号は 1970 年代の半ば、日本で建造されたシングルハル構造のタンカーで、事故当時はアテネを本拠とする Universal Maritime が所有していた。バルト海沿岸のラトヴィアからシンガポールに向けて出航し、途中燃料補給のためジブラルタルに寄港する予定であった。

2002 年 11 月 13 日、スペイン北西部フィニステレ岬の沖合約 45km の地点で航行不能となり、遭難信号を送った。その後ガリシア地方の沿岸を数マイル漂流した。11 月 14 日、船を沖に向かって曳航すべくスペイン当局よりタグが送られ、同国の沿岸警備隊と救難船がロープを取り付けた。ところが翌日になると救助作業が打ち切られ、救難船はプレステ

イー ジ号をさらに沖合へ移動するよう指示された。プレスティー ジ号はそこで激しい嵐に巻き込まれ、左舷中央部付近のカーゴタンクに破損が生じ、約 25,000 トンの油が流出した。

救難会社はその後 3 日間にわたり、沖合を更に南に曳航して、スペインとポルトガルの海上救助活動の責任海域のほぼ境界線上に到達するまでの間、破断個所がこれ以上波を受けることのないように方向転換させて、タンカーが真っ二つになるのを防ごうと試みた。

最終的にプレスティー ジ号は二つに分断され、スペイン北西部の沖合 250km の地点で、未確認量の油と共に水深約 3,600m の大西洋の海底に沈没した。沈没時には、積載していた 70,000 トンのうち、25,000 ~ 40,000 トンが船内に残っていたと推定される。この油もまもなく漏出し始めたが、その後漏出量の減少が確認された。潜水艇を使って沈んだ船の漏出孔の応急処置が行われた。

流出油はその後、3 つの国と 7 つの地域の境界をまたがる 660 マイル以上の沿岸に拡がった。

防除作業

流出油処理の全般的な責任を負ったのはスペイン当局であり、早速、近隣諸国（特に同じく海岸線に被害を受けたフランス）との協力計画を発動させた。沖合の防除作業を支援すべくヨーロッパ諸国から多くの船艇が出動し、Sasemar（スペイン海上保安庁）はそのスタッフ及び常時出動契約を結んでいる英国サウサンプトンの OSRL を出動させた。流出油対応作業は 11 月 14 日に開始された。

スペイン政府、スペインの海軍・空軍・沿岸警備隊、ガリシア自治州政府及び近隣地域の行政機関から成る危機対応センターが、ラ・コルニャに設置された。

対応にあたっての問題

a) 対応法

重質油であるため、油処理剤は使用しなかった。

悪天候のため、海上の流出油回収には危険が伴い、かつ効果には限界があった。

最初から海岸線での対応が唯一の対応法になった。

b) 沖合の対応

潮汐の変化が大きいため、流出油は、広範囲に被害を及ぼし、また潮の干満で移動した。

高密度油であるため手作業による回収ができたが、直ぐに手に負えない状況になった。

c) 流出油のゆくえ

沿岸部に被害をもたらした流出油は、岩石海岸に漂着したり、あるいは砂地に埋まってしまった。

また、風に運ばれた砂で油が覆い隠されたところもあれば、沈降作用により潮間帯に沈んだところもあった。

d)海岸の対応

この地域には、岩石海岸、砂浜、河口域、湿地帯、貝・甲殻類を含む漁場、観光地、野鳥生息地など、種々の海岸があり、それぞれ流出油の被害を受けた。

流出油の被害を受けた地域の規模とロケーションの関係で、防除作業に適任で経験のある要員が不足していた。このため、またその後の報道により、非常に多くのボランティアが集まった。

多くの地域で海岸へのアクセスに困難が伴った。

e)廃棄物管理（詳細については後記）

大量の廃棄物が回収されたため、回収作業の停滞が避けられなかった。

現地の製油所では、廃棄物の受け入れが不可能であるか、または受け入れようとしなかった。

f)流出油のポンプ輸送（詳細については後記）

高粘度のため、ポンプ輸送が困難であった。

海岸にある瓦礫により、回収油の取扱いが一層困難になった。

重質油の取扱いとポンプ輸送

高粘度油について

高粘度油は、ポンプ輸送、貯蔵、輸送、加熱、対応資機材の清掃と修理等、流出油処理業に数多くの問題をもたらしている。

第一の問題は油のポンプ輸送、つまりモーターを停止させることなくポンプに油を送り、運転し、ホースを通して排出することである。温度はこの作業の決定要因の一つであり、温度が高いほどポンプ輸送が容易になる。高粘度油が加熱されずに貯蔵タンク内にあったり或いは海岸に打ち上げられた場合には、冷えてしまってポンプ輸送が困難になり、回収及び貯蔵に問題が生ずる。油が回収され一時的に貯蔵される場合、処分場所へ移動することができるよう保温しておく必要がある。

これはいまなお続く問題であり、解決への取り組みが続けられているが、プレスティージ号事故においても大きな問題であって、更なる改善を促すことになった。

業界の進歩

流出油処理業界においては、ニュークラリッサ号、エリカ号、プレスティージ号などの事故の後、高粘度油対応の資機材、システム及び技術の改善の必要性が認識されている。この問題に取り組んでいる機関のグループが J.V.O.P.S. (Joint Viscous Oil Pumping Systems) である。米国沿岸警備隊とカナダ沿岸警備隊（国家対応チーム）が協力し、容積式アルキメデスポンプを用いて、20～50 万センチストークスの高粘度油を 1,500 フィートの吐出ホースで輸送できるポンプシステムを実現した。このプロジェクトではポンプ（DOP250 及び GT185）の吸引部と吐出部に水注入フランジを取り付け、吐出ホース内に

水の円環を形成させて、油をスムーズに通す実験を行っている。水注入の有無により輸送速度の差がおよそ 10 倍になる。この実験では、冷水から水蒸気まで注入水の温度による違いについてテストを行っている。

その他の情報

J.V.O.P.S.のワークショップは、Oil Spill Response Ltd (英国) Fleming Co(ノルウェー)、Hyde Marine Inc(米国) Ro-Clean Desmi(米国及びノルウェー)等の企業が関与する現在進行中のプロジェクトである。詳細については、NOSCA Interspill 2004(ノルウェー) International Oil Spill Conference 2005(マイアミ)及び米国沿岸警備隊のサイト、www.uscg.mil/systems/gse/gse2から入手できる。

多量の廃棄物の発生と問題の処理

この項は OSRL サウサンプトンのキャシー・リチャードソンが担当した。彼女はこれまで廃棄物管理について数々のレポートを書いており、またこの問題に関する IPIECA(国際石油産業環境保全連盟)の報告書シリーズ最新版の作成チームの一員でもあった。

プレスティージ号事故、スペイン、2002 年 11 月～2003 年 2 月

油混じりの廃棄物の取扱いと処分は浄化作業と密接に関連する問題である。適切な準備がされていない場合、それがボトルネックとなって全体の作業の障害になり、その後の油回収作業に遅れが生じることがある。筆者は、プレスティージ号の事故対応の間、この問題の一例を観察してきた。

2002 年 11 月 19 日、プレスティージ号は大西洋のスペイン沿岸沖で沈没したが、少なくとも 1,800 万ガロンの重油を積んでいた。このタンカーは沿岸近くで嵐による被害を受けていた。沈没するまでにほぼ 200 万ガロンの油が流出した。沿岸地域にこれ以上の油が到達するのを防ぐため、オランダのサルベージ船が出動して、130 マイル沖へ曳航した。これが「避難港」に対する現在の悪感情の原因になっており、結果的にはおよそ 150 マイルにおよぶスペインの海岸が流出油の被害を受けた。積荷は重油で、未精製の原油より重質で、防除が困難であった。(The Environmental Literacy Council, 2003)

流出油のゆくえ

重油は基本的に 2 種類あり、留出重油(比較的軽質、さらさらして、低温始動に適している)と残渣重油(比較的重質、粘調、出力が大きく、潤滑性能がよい)で、プレスティージ号から流出したのは後者である。重油はディーゼル油より安価であるが、取扱いが難しいため(静置、予熱、濾過が必要であり、タンク底にスラッジが残る)工業用及び船舶用にのみ使用されている。

海上流出油の挙動に影響を与える主な物理性状は以下の通りである。

- 比重： 油の密度の水の密度に対する比で、プレスティージ号からの流出油の場合、比重は水のおよそ 0.9962 倍であった。比重は最良の対応法を決める場合に用いられる主要な尺度である。
- 粘度： 油の流れに対する抵抗でセンチストークで表す。HFO の粘度は効率燃焼を考えて 13 CST に保たれる。HFO などの高粘度油は流動しにくく、低粘度油は流動し易い。粘度の値は海面温度や熱吸収によって変る。
- 流動点： これ以下になると油が流動しなくなる温度のことである。一般に重質重油、グレード IF-300 (Intermediate Fuel) の場合、50 で $300 \times 10^{-2} \text{ m}^2/\text{s}$ (300 CST) 100 で $25 \times 10^{-2} \text{ m}^2/\text{s}$ (25 CST) であり、引火点は 60 ~ 80 である。
- アスファルテン： 極性化合物は安定した油中水型エマルジョンの形成を促進する傾向がある。HFO は通常 4 ~ 12% のアスファルテンを含んでいるが、この量はスラッジによる問題の発生に十分な量である。

油膜が分解して消散する状況については、主として、油の持続性がどれくらいあるにかにかかっている。

プレスティージ号からの流出油のような持続性油はそれだけ分解、消散に時間がかかる。エマルジョンは環境への影響度合を示す基本要因であった。油中のアスファルテン含有率が非常に高いので、それだけ水の吸収が大きく、粘度が更に増大した。このような理由で流出油が海岸に到達する頃には、チョコレート・ムースによく似た状態がみられるようになった。

作業の成果

一カ所につきスペイン人の防除要員 150 人を配置したが、廃棄物管理は最も重要かつ最も厳しい作業の一つであった。

流出油が回収されるとすぐに分離作業が行われた。一時貯蔵設備が設置され (廃棄物用コンテナ)、廃棄物の種類毎に指定された。コンテナの内側にプラスチック膜でライニングを施し、それができない場合は急硬化フォーム (Expandi Foam) で内面の孔や割れ目が生じやすい箇所を補強した。油流出とその後の防除作業において、回収された油及び油混じりの瓦礫はすべて廃棄物になり、必ず分離、貯蔵、処理、処分または再利用が必要になる。廃棄物管理を首尾よく行う上で重要なことは、これらの廃棄物を次の処理工程に移す前に発生元で分類、分離を行うことである。プレスティージ号の事故で発生した廃棄物は以下のものであった。

- ・油と水
- ・油と瓦礫
- ・油と有機物質
- ・油、小石及びその他の堆積物

- ・油に塗れた個人用保護具（PPE）

これらの廃棄物は、種類ごとにそれぞれ個別の貯蔵用コンテナに納められた。

貯蔵場所の決定には慎重な検討がなされた。波にさらわれる危険があるので、大潮の平均高潮面や暴風波の限界より高い場所に設ける必要がある。かなりの高温にさらされる地域では、特にビニール袋などの貯蔵容器は素材が分解して袋から油が漏れ出ることがあるので、長時間直射日光に当たらないよう保護する必要がある。貯蔵容器は輸送する前に内容物、数量、危険標識のラベルを付け、関連書類を運転手または貯蔵管理者に渡す必要がある。多くの国ではこれらが法律で義務づけられている。

二次汚染は大きな問題であり、更なる汚染を最小限に留めるための方策を慎重に練る必要があった。採用された主な方策は、まず「ゾーン分割」システムの導入であった。油の集積現場はホットゾーン（汚染地域）と呼ばれ、またボランティア要員は除染セクション（ウォームゾーン）を通り、そこで油が付着した上着を脱ぐ。油で汚れた物がないコールドゾーンは、主に資機材置場、集合場所、応急処置、休憩所として使用された。この方法により、人や資機材から無意識のうちに除去される油の量を削減することができた。

「ホットゾーン」での回収作業にはチェーン作戦が用いられ、ごく少人数のボランティアが油を回収し、他の要員は鎖のように連なって、バケツリレーで回収油を廃棄物コンテナへ運んだ。全作業現場で多くのリレーチェーンが作られた。この方式を取り入れたことで、油で汚れた個人用保護具（つまり更なる廃棄物）の量が大きく減少した。

直面した問題

流出油を現場の外に持ち出すことが、廃棄物の流れの中で重要な問題である。これが充分行われないと、現場における油の集積に支障が生じることになる。プレステージ号事故現場の場合、この重要な問題は中間貯蔵設備が不足したことで多大な影響を受け、廃棄物コンテナを現場から出せないという問題が生じ、その結果回収作業に遅れが出た。油の回収作業は廃棄物コンテナを自由に移動させ、中身を空にするまで中断された。

中間貯蔵所は主として２つの目的を果たす。第一は油回収の効率化である。現場の外に油を出さない限り、それ以上の集積ができないが、中間貯蔵所があれば、対応当事者は油回収作業を続けながら最終処分を計画することができる。第二は、大規模油流出が起こり、最終貯蔵場所が集積現場から遠く離れているような場合、中間貯蔵所を設けることで廃棄物を効率よく輸送することが可能になる。小容量の積荷を寄せ集めることで、最終目的地までの輸送回数を軽減することができ、結果的に燃料消費量や経済的費用、臨時費用、汚染車両台数の節約にもなる。このような貯蔵所は、多くの地理的及び法的基準を満たさなければならないが、すべて緊急時対応計画作成の段階で調査すべきである。

今回の油流出事故で使用された貯蔵設備は、場所と規模について慎重に検討され、大部分の貯蔵設備には、液状の油が浸出ないようにライニングが施された。廃棄物処分方法、環境及び経済的な問題にプラスの効果をもたらすための最も基本的な手段は、分離するこ

とであると言われてきた。このため、廃棄物のライフサイクル全体で常に分離された状態にしておく必要がある。残念ながらこれは実現されなかった。廃棄物はすべてひとまとめにされて中間貯蔵所に送られていた。廃棄物管理の次の段階、最終貯蔵においても適切な管理が行われなかったため、最終貯蔵施設（廃棄物が最終的に処分されるまで貯蔵される）への必要な輸送が行われず、廃棄物ピットは直ぐに一杯になってしまった。こうして流出現場ではボトルネックが生じていたのである。

その他の廃棄物の流れ

沖合の回収作業は天候が回復するとすぐに開始されたが、その頃には流出油は非常に高粘度になっており、機械的に掴み取る方式の油回収機を使うか、あるいは手作業による回収（漁民が採った方法であるが）しか方法がなかった。沖合で回収された廃棄物の総量は約 35,000 トンであった。回収油を受け入れる措置が何もとられていなかったため、作業船は3日以上もドックに停泊することになり、貴重な油回収時間が無駄になった。これが管理を要するもう一つの廃棄物の流れの例である。

その他の廃棄物に関する問題

初期の油回収の第一、第二段階（まず大量の油、続いて残存する油の除去）が完了すると、ボランティア要員は防除作業の第三段階に入った。この段階になると現場は見た目にも美しい程に（例えば、岩を磨く等）清掃された。この作業は訓練された対応者の監督を受けずに行われたため、発生した廃棄物の管理については何も考慮されていなかった。また、現場ではしかるべき責任者なしに、依然として油回収作業の第一、第二段階が進められていたことも明らかであった。混ざり合った廃棄物を入れた袋が道端に放置され、それらを取り除くための適切な輸送も行われなかった。支給された PPE の大部分は、注意深く取り扱えば再利用できるのに、PPE を節約するという配慮もされなかった。

沈没船からの油回収

スペイン政府は沈没したプレスティージ号から油を回収すべきであると決断し、スペインの大手石油会社（旧国有会社）Repsol YPF に油回収を要請した。

このような深度（4,000m）から油が回収されたことは未だ嘗てなく、また作業の実施に必要な技術は全く新しいものであることから、この作業は革新的なものである。また、注目すべきことは、この作業に要する費用が補償基金や保険会社から得られる額をはるかに上回ることであり、また最終的にどこがその費用を負担するかについても決定していないことである。

現在、様々な方法を開発中であり、筆者も更なる情報を Repsol YPF から集めているところである。

これまでに検討された方法及び開発中の方法は以下の通りである。

1. タンクに孔を開け、回収した油を袋へ注ぎ込み、その袋を海面へ浮上させて回収する方法で、パイロットテストが実施された。これらの大きな袋は海面に近づくにつれて取扱いが難しくなり、また袋を作業船に引き上げるかバージに移すことも非常に危険であることが分った。
2. 沈没現場にコンクリート製のチューブを沈める方法で、目下第二のプロジェクトとして開発中である。ホットタッピングと類似の方法を用いてチューブの中を満たし、これを海面近くに移動させて待機している作業船へポンプで移送する。

Repsol YPF による成果は、既に実施されたり、現在進行中である。結果の一部は、同社ウェブサイト及び Cedre6/10/03 で発表され、入手できる。2003 年には Ramon Hernan が会議で論文を発表した。

法律の変更

エリカ号の事故後、2005 年にシングルハルのタンカーの航行を禁止すべきであるという法律の改正案が欧州連合から提案された。プレスティージ号事故の後、この動きが加速され、法律が制定されたが、主としてダブルハルタンカーの段階的導入を加速させるものである。この法律は即時発効でシングルハル船による重質重油の輸送も禁止している。

主な変更点は下記のとおりである。

この法律の全文は欧州海上保安庁のウェブサイトに掲載されている。

<http://www.emsa.eu.int/end183d004.html>

以下の情報は、2003 年 9 月 17 日～18 日にロンドンで開催された Intertanko Council Meeting の概要から抜粋したものである。

この法律は 5,000 DWT 以上の石油タンカーで、国籍にかかわらず、EU/EEA (欧州連合 / 欧州経済地域) 加盟国の管轄下の地域にある港湾またはオフショア・ターミナルに出入りするものもしくは停泊するものに適用される。また、EU/EEA 加盟国の国旗を掲げる 5,000 DWT 以上の石油タンカーにも適用される。

カテゴリー (1) の石油タンカーとは、貨物として原油、重油、重質ディーゼル油または潤滑油を輸送する 20,000 DWT 以上の石油タンカー、及びその他の種類の石油を輸送する 30,000 DWT 以上の石油タンカーで、MARPOL 73/78 付属書 I の規則 1(26) に定める新造石油タンカーに対する要件を満たしていないものをいう。カテゴリー (1) の船舶の新たなフェーズアウト期限は以下の通りである。

- 1980 年以前に引渡された船舶は 2003 年
- 1981 年に引渡された船舶は 2004 年

- 1982 年以降に引渡された船舶は 2005 年

カテゴリー（２）の石油タンカーとは、貨物として原油、重油、重質ディーゼル油または潤滑油を輸送する 20,000 DWT 以上の石油タンカー、及びその他の種類の石油を輸送する 30,000 DWT 以上の石油タンカーで、MARPOL 73/78 付属書 I の規則 1（26）に定める新造石油タンカーに対する要件を満たしているものをいう。

カテゴリー（３）のタンカーとは、5,000 ～ 20,000 DWT の比較的小型の石油タンカーをいう。

カテゴリー（２）及び（３）のタンカーのフェーズアウト期限は以下の通りである。

- 1975 年以前に引渡された船舶は 2003 年
- 1976 年に引渡された船舶は 2004 年
- 1977 年に引渡された船舶は 2005 年
- 1978 年及び 1979 年に引渡された船舶は 2006 年
- 1980 年及び 1981 年に引渡された船舶は 2007 年
- 1982 年に引渡された船舶は 2008 年
- 1983 年に引渡された船舶は 2009 年
- 1984 年以降に引渡された船舶は 2010 年

カテゴリー（２）及び（３）のタンカーで現行の規則 13G の要件を満たすものについては、2015 年または船齢 25 年までのいずれか早い時期まで引き続き運航することができる。

シングルハルタンカーによる重質重油輸送の禁止

この禁止条項は 600 DWT 以上の石油タンカーに適用される。国籍に関わらず、重質油を輸送する石油タンカーは、EU 加盟国の管轄下の地域にある港湾またはオフショア・ターミナルへの出入り、もしくは停泊を許可されないものとする。但しダブルハルタンカーはこの限りでない。

新しい EU 規則では 2005 年以降、国籍に関わらず船齢 15 年以上のすべてのシングルハルタンカーに対し、EU 加盟国の管轄下の地域にある港湾またはオフショア施設への出入り、もしくは停泊の前に CAS に従うことを義務づける。

補 償

プレスティージ号事故による汚染被害を受けた個人、企業、民間団体または公共団体に対して、1992 年民事責任条約及び基金条約に基いて、補償金が支払われることになっている。

スペイン、フランス及びポルトガルにおけるこの事故による損失額の合計は 10～11 億ユーロ（7 億 500 万～7 億 7,600 万ポンド）と推定されるが、この額は 1992 年の条約に基づいて支払い可能な金額をはるかに上回っている。

船主責任保険会社（ロンドン P&I クラブ）からは、およそ 2,200 万ユーロ（1,600 万ポンド）の補償が可能である。加えて 1992 基金から最高でおよそ 1 億 5,000 万ユーロ（1 億 500 万ポンド）の補償が可能である。これらを合わせると合計 1 億 7,200 万ユーロ（1 億 2,100 万ポンド）の補償が得られることになる。

スペインに関して言えば、およそ 410 件、金額合計 5 億 3,800 万ユーロ（3 億 7,900 万ポンド）の補償請求がスペイン補償請求機関に出されている。最大の請求はスペイン政府による 3 億 8,400 万ユーロ（2 億 7,100 万ポンド）で、内訳は防除作業費用及び流出油の被害を受けた個人と企業に対しスペイン政府が支払った費用に関するものである。およそ 13,600 人の漁業者及び貝・甲殻類養殖業者を代表する様々な漁業者団体から 1 億 3,100 万ユーロ（9,200 万ポンド）の補償請求が提出されている。

フランス補償請求機関は 160 件、総額 7,200 万ユーロ（5,100 万ポンド）の補償請求を受理した。これらの請求は防除作業及び漁業、海洋養殖業、観光業の損失に関するものである。スペインとフランスでは補償請求はさらに増えるものと思われる。

これ以上の情報は IOPC（国際油濁補償基金）のウェブサイトから入手することができる。<http://www.iopcfund.org/intro.htm> 以下はその抜粋である。

「2003 年 5 月実行委員会は、スペイン、フランス、ポルトガル政府が作成したこの事故による経済的影響の予測とこれらの予測に伴う不確実性、とりわけ観光業における潜在的損失に関して注目した。委員会は当面の処置として、各請求者が受けた実際の損失または被害額に対する支払い水準を 15%に固定することを決定した。この決定により、1992 基金から請求者に対する支払いの開始が可能になった。委員会は 2003 年 10 月、支払い額の水準を 15%に維持することを決定した。

2003 年 10 月に開催された会議において、スペイン政府は、条件によっては、1992 基金が一部を前払いするよう要請した。

総会は、基金が通常の手続に則って、2003 年 10 月スペイン政府より提出された 3 億 8,370 万ユーロ（2 億 7,100 万ポンド）の請求に対し先行評価を行い、評価額の 15%を支払うべき旨決定した。プレスティージ号事故の異例な状況に鑑み、委員会は、この事故によるスペインの認容できる損害額の合計に対する総合評価を行うことを条件として、さらに請求の評価額の 15%と提出された請求額の 15%（3 億 8,370 万ユーロの 15% = 5,755 万 5,000 ユーロ）との差額を支払う権限を事務局長に与えることも決定した。さらに、総会は、このような追加支払いが行われる前に、万一過払いの事態が発生した場合に 1992 基金を保護するために、スペイン政府が、1992 基金の内部投資指針に定められた財政状態につき、金融機関による保証を提出すべきことを決定した。」

船級協会に対する訴訟

スペイン政府及びガリシア自治州政府は、プレスティージ号が登録していた船級協会である米国船級協会（ABS）に対し訴訟を起こした。請求はニューヨークで提出され、ABS側はスペインで両政府に対し反訴している。

いずれの訴訟もまだ開示の段階であり、公判までには時間がかかると思われる。

エリカ号事故について、フランスの法廷で RINA（イタリア船級協会）に対する訴訟が進行中であるが、これまでに船級協会の責任限度が否定された例はない。

これらの訴訟に関しては情報収集を続けている。

むすび

プレスティージ号事故は水産業及び流出油処理業に多大の影響をもたらした。またこの事故は最大級の流出油量ではなかったが、主にその直接的結果として生じた法律への影響という点で記憶に残るであろう。