

# MSC Flaminia 号事故に関する研究

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 公開日: 2023-06-02 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 山地, 哲也, YAMAJI, Tetsuya メールアドレス: 所属:
URL	<a href="https://doi.org/10.15053/0000000213">https://doi.org/10.15053/0000000213</a>

## 【研究ノート】

# MSC Flaminia 号事故に関する研究 Study on MSC Flaminia Incident

山地 哲也

Tetsuya YAMAJI

## 〔目次〕

- 1 はじめに
- 2 NSB社広報資料
- 3 MCA広報資料
- 4 CCME広報資料
- 5 メディア報道資料
- 6 時系列整理表
- 7 おわりに

## 《略語一覧》

### 1 はじめに

本年(2012年)7月14日、米国の Charleston から英国 Felixtowe 及びベルギーAntwerp を経由してドイツ Bremerhaven に向け航行中のコンテナ船 MSC Flaminia 号(ドイツ船籍、75,590 GT、85,823DWT、6,750TEU、船舶管理会社: NSB NIEDERELBE SCHIFFAHRTSGES、オペレータ: MSC Mediterranean Shipping Co.、2,876 個コンテナ(4,808TEU 相当) 積載、乗組員等 25 名乗船。なお、以下、船舶を「F号」、船舶管理会社を「NSB」、オペレータを「MSC」という)が大西洋の中央部で火災、爆発事故を起こした。乗組員等は、爆発の後に退船し、付近を航行していたタンカーDS Crown 号に救助されている。この事故で乗組員 1 名が死亡し、1 名が行方不明となった(その後、負傷していた乗組員 1 名が死亡)。オランダのサルベージ会社 SMIT 等により消火活

動が行われ、火災は鎮火したものの、船舶の避難場所(Places of Refuge)として船体の受入国が決まらず、タグボートに曳航されたまま英国海峡西側において待機を余儀なくされていた。8月20日にF号の船籍国であるドイツが受け入れることで調整されたが、同国向け航行の際に通航することとなる英国海峡航行に伴う安全確認(同海峡沿岸国として、英国、フランス、オランダ等が関与)にも日数を要し、英国海峡の航行を開始したのが9月2日、ドイツに入港したのが9月9日であった。

F号事故及びこれに係る対応は、船舶の避難場所を巡る論議に一石を投じる可能性もあることから、今後の検討に備え、関係団体、当局等が発信した資料等について仮訳、要約し研究ノートとして整理を試みる。

本文に使用する略語については、その正式名称を文末に記載する。

## 2 NSB広報資料

Available at:

[http://www.reederei-nsb.de/site\\_en/index.php?node\\_id=2339](http://www.reederei-nsb.de/site_en/index.php?node_id=2339) (2012.11.10)

### (1) 2012年7月14日

2012年7月14日、F号の第4ハッチにおいて火災が発生した。F号は、米国から欧州向け、大西洋を横断航海中であった。乗組員の消火作業中、爆発が発生した。F号の乗組員は23名(ドイツ：5名、ポーランド：3名、フィリピン：15名)であり、2名の便乗者があった。付近航行中のDS Crown号が22名の乗組員及び2名の便乗者を救助し、彼らを船内に収容した。乗組員1名は行方不明である。4名の乗組員が負傷したが、残りの乗組員及び便乗者は無傷である。NSBは、直ちに緊急チームを編成し、DS Crown号及びF号船長並びに英国コーストガード、英国MRCC及びMedico Cuxhavenと連絡をとっている。時間にして2時間分離れているMSC Stella号が現場向け、急行中であり、負傷した船員を引き継ぐ予定である。

### (2) 2012年7月15日

救助された船員のうち1名が負傷のため死亡した。1名は未だ行方不明である。F号の3名の負傷した乗組員は、既に7月14日にMSC

Stella 号に移送され、同号は アゾレス諸島(the Azores)に向かっている。ヘリコプターが負傷した乗組員を収容し、アゾレス諸島の病院に搬送した。3名のうち1名は緊急の治療を要する状況にある。残りの乗組員は油タンカーDS Crown 号船上にあり、英国 Falmouth に向かっている。NSBの緊急チームは、救助された乗組員及びその親族と連絡をとっている。2隻の消防機能を有するタグボートがF号の現場に向かっている。現時点で、火災の原因は判明していない。NSBの緊急チームは事故調査のためにすべての関係当局と共に作業を実施している。現在、F号に係る状況について新たに明らかになったものはない。損害については、消防機能を有するタグボートが火曜日(7月17日)夕刻現場に到着した後に判明する予定である。現時点において、NSBの緊急チームの最優先事項は、負傷した乗組員に対する最善の治療を行うこと、及び、その他の乗組員の自宅への安全な帰還である。

### (3) 2012年7月16日

2012年7月14日に発生したF号事故の後、負傷した3名の乗組員はMSC Stella 号に移送され、その後ヘリコプターによりアゾレス諸島の病院に搬送された。当該乗組員の最新の状況は、2名は安定し一般病棟に移された。しかしながら、もう1名については、ポルトガルの特別病院に搬送された。残る18名の乗組員は2名の便乗者と共に、油タンカーDS Crown 号の船上にあり、7月18日夕刻中に、英国 Falmouth 港に到着予定である。世界の主要サルベージの一つであるロッテルダムのSMITがF号事故に対応している。2隻の消防機能を有するタグボートが現場向け出発した。1隻はFAIRMOUNT EXPEDITION 号であり、明日(7月17日(火))の夕刻の早いうちに現場に到着予定であり、2隻目のANGLIAN SOVEREIGN 号はスコットランドのInvernessを本日(7月16日(月))に出発し、木曜日(7月19日)遅く、又は、金曜日(7月20日)早くに到着予定である。加えて、NSB船隊の2隻目の船舶がサルベージ作業を支援のため、進路を変更し現場に向かっている。サルベージ船舶の到着まで、事故原因及びF号の状況は判明しない。NSBは、Falmouth コーストガードによる効果的

な緊急対応調整及び F 号に向け進路を変更した船舶によって提供された支援に感謝する。

(4) 2012年7月17日

ポルトガルの病院によって行われた良好な医療サービスにより、F号船上での事故によって負傷した船員については順調に回復しており、今後、この件については報告を要しないと考えている。重傷を負った船員については、月曜日(7月16日)にやけどの治療のため特別の病院に搬送された。アズレス諸島で治療を継続している2名の乗組員については、今週末、本国帰還のため解放されるだろう。DS Crown号によって救助された乗組員については、英国 Falmouth に向かっている。彼らは、水曜日(7月18日)の夜又は木曜日(7月19日)に到着予定である。MS HANJIN OTTAWA号は、今朝、事故現場に到着した。現時点において、暗闇のためにF号の損害範囲については判明していない。MS HANJIN OTTAWA号は、タグボート FAIRMOUNT EXPEDITION号及び ANGLIAN SOVEREIGN号の到着を待っており、安全な距離から状況を監視している。

(5) 2012年7月17日(その2)

消防機能を有するタグボート FAIRMOUNT EXPEDITION号は、本日(7月17日)1100、F号の現場に到着した。同号は、MS HANJIN OTTAWA号が今朝、事故現場に到着した後に到着した。消火作業が直ちに開始された。消火作業に加え、HANJIN OTTAWA号の二等機関士がタグボートに移乗した。彼は、技術的専門性を有しており、サルベージチームを支援し、欧州域までの船舶移送に同行するために、現場に留まる予定である。二等機関士は、消火作業を支援するために、F号船上の消火システムを復活させることをその任務とする。この措置により、未だ行方不明の乗組員の捜索がまもなく再開される。一方、HANJIN OTTAWA号は、スエズ運河向け、当初の航海を継続する。消火作業を行っている間、サルベージキャプテンは、F号の状況について最初の評価を行う予定である。HANJIN OTTAWA号から送信された写真では、船体及び積荷の損害は完全には推測出来ない。しかし

ながら、上部構造物、機関室、後部区画及び船首楼については、火災又は爆発の直接的影響を受けていないことは明らかである。

(6) 2012年7月18日

F号での消火作業は、昨日(7月17日)1100に始まったが、昨夜、船体の47番区画で発生した2回目の爆発の後、中断しなければならなかった。専門家による現場状況の評価の後、危険物が積載されていることにより、消火作業を継続することは危険性が高すぎると判断された。消火作業専門家チーム及びNSBの緊急チームは、更なる措置についてチェックを行っている。タグボートは、間もなく消火作業を再開する予定である。2隻目の消防機能を有するタグボート ANGLIAN SOVEREIGN号は、7月19日の深夜に事故現場に到着する予定である。また、3隻目のタグボートについても現場に向かうよう手配された。これはタグボート、CARLO MAGNO号であり、現在ロッテルダムからF号の現場に向け航行中である。2隻のタグボートが消火作業を行う間、1隻のタグボートでF号の船位を維持することを予定している。

(7) 2012年7月19日

昨日(7月18日)午後、F号の消火作業を再開した。継続的な冷却作業により、延焼は食い止められている。上部構造物、機関室、船尾区画及び船首楼は、2回目の爆発の影響を受けていないようである。サルベージキャプテンによれば、船体外板は無傷である。損傷貨物及び消火放水により、約8~10度の船体傾斜が生じている。2隻目のタグボート、ANGLIAN SOVEREIGN号は、本日(7月19日)夕刻、事故現場に到着する予定である。3隻目のタグボートは、土曜日(7月21日)昼、事故現場に到着予定である。サルベージ専門家は、現在、緊急はしごからF号に乗船し、消火システムを再開することを計画している。専門家は消火作業には数週間を要するものと推定している。その後、F号は修理のため欧州に曳航する予定である。

(8) 2012年7月20日

F号の消火作業は継続しており、2隻目の消防機能を有するタグボ

ート ANGLIAN SOVEREIGN 号は、今朝、事故現場に到着した。3 隻目の CARLO MAGNO 号は、土曜日(7月 21 日)昼に到着予定である。2 隻目のタグボート到着後、4名のサルベージ専門家チームが F 号に乗船した。チームは、F 号に備え付けられている消火システムを再開することに成功した。これにより、現在、2 隻のタグボートの消火作業を支援している。損傷貨物及び消火放水により、8.5 度の船体傾斜が生じている。F 号は相当損傷している。第 4 貨物艙(当初火災が発生)、第 5 貨物艙及び第 6 貨物艙は破損している。サルベージ専門家によれば、上部構造物付近の第 7 貨物艙は、火災が発生していない。上部構造物自体、機関室、船首部、操舵装置を含む船尾部は、火災の影響を受けていない。

(9) 2012 年 7 月 23 日

金曜日(7月 20 日)夕刻、消防機能を有するタグボート FAIRMOUNT EXPEDITION 号(Fairmount Marine)は、欧州に向け F 号の曳航を開始した。同時に、消防機能を有するタグボート ANGLIAN SOVEREIGN 号(L.P. Knight)は、火災の冷却を継続している。タグボート CARLO MAGNO 号(Augustea S.A.)は、船団に同行し、待機状態にある。F 号の消火システムにより、特に上部構造物の全部区画を冷却している。消火放水及び損傷貨物により、F 号は 10 度傾斜している。

(10) 2012 年 7 月 24 日

現場のサルベージ専門家によれば、昨日(7月 23 日)以降、F 号の火災はコントロールされている。タグボート ANGLIAN SOVEREIGN 号は、継続的にレーザー式温度計によって船体温度を監視し、必要な場合には冷却を再開する用意がある。濃霧により、現在、サルベージチームは F 号に乗船できない状況である。視界が回復次第、サルベージチームは乗船し、各コンテナを確認し、火災が発見されれば消火作業を実施する。この手順を経ることによってのみ、F 号は寄港するための許可を得ることが可能となる。この手順は現在検討中であり、次回、どの港に寄港するかについては結論は出されていない。F 号は、

ANGLIAN SOVEREIGN 号及び CARLO MAGNO 号が待機している中、 FAIRMOUNT EXPEDITION 号に曳航されている。船団は、速力 5 ノットで欧州向け航行中であり、英国沿岸から 320 マイルに位置している。損傷貨物及び消火放水により、船体は約 10 度傾斜している。

(11) 2012 年 7 月 26 日

F 号及び同行タグボート船団は、現在、英国沿岸から 170 マイルに位置し、速力 4 ノットで航行中である。損傷貨物及び消火放水により、船体は 11 度傾斜している。先日の濃霧が晴れ、消火専門家チームは昨日(7 月 25 日)、F 号に乗船した。しかしながら、熱気のため貨物艙に近接した検査は実施不可能な状況であった。船体自体の消火システムはオフとされた。全体的に、F 号の状況は改善されてきている。第 4 貨物艙、第 5 貨物艙からの煙の排出は、顕著に減ってきている。しかしながら、個々のコンテナ内の熱源の計測が必要である。本日(7 月 26 日)、消火専門家チームは再度、F 号に乗船する予定である。個々のコンテナの検査の開始時期は未確定である。この検査は、コンテナ内部でくすぶる火炎を除去することが目的である。沿岸閉鎖水域への入域許可は、近日中に英国当局により決定される予定である。

(12) 2012 年 7 月 29 日

F 号及び同行タグボート船団は、英国沿岸から約 100 マイルの位置において待機していると推察される。消火専門家チームが F 号に乗船しているものの、F 号の曳航は行われていない。本日(7 月 29 日)、消火専門家チームは、再度 F 号に乗船した。個々のコンテナの検査の開始時期は未確定である。この検査は、コンテナ内部でくすぶる火炎を除去することが目的である。現場の消火及び造船専門家は、船体の安定性について評価を実施中である。全体的に、F 号の状況は改善し続けている。消火専門家によれば、第 4 船艙及び第 5 船艙からは殆ど煙の発生は認められない。しかしながら、個々のコンテナ内の熱源の計測が必要である。沿岸閉鎖水域への入域許可は、近日中に当局により決定される予定である。いったん船体がいわゆる「閉鎖水域」(陸岸に

近接する安全な水域)に到着すれば、より一層徹底的な調査を継続することが可能である。

(13) 2012年7月31日

昨日(7月30日)夕刻以降、悪天候のために消火専門家チームはF号に乗船できない状況にある。近日中に、さらなる天候悪化が予想される。このため、F号及び同行タグボート船団は、200マイル水域から出域し、英国沿岸から約200マイルの位置を維持している。現場のサルベージチームによれば、第4貨物艙、第5貨物艙及び第6貨物艙の火災は消火された。しかしながら、第7船艙上に煙が認められ、この区画の温度が上昇している。F号船体は、10度傾斜している。沿岸閉鎖水域への入域決定は行われていないものの、近日中になされる予定である。

(14) 2012年8月3日

F号の状況に変化はない。2012年7月30日以降、悪天候のために、消火専門家チームはF号に乗船できない状況である。今週日曜日(8月5日)に天候の変化が予測される。第7船艙の詳細な状況は、サルベージチームが再度F号に乗船した際に判明すると思われる。境界部分の冷却を継続するためこの区画の温度計測が継続的に行われている。F号の船体は約10度傾斜している。待機海域位置は英国沿岸から約360マイルである。沿岸閉鎖水域への入域決定は行われていないものの、近日中になされ予定である。

(15) 2012年8月6日

天候回復により、本日、消火専門家チームはF号に乗船し、サルベージ作業を継続している。2012年7月30日以降、乗船できない状況にあった。現在の措置は、これまで接近できなかった区画の調査を目的としている。また、船体の安定性を計算・評価するためにデータ収集が行われている。第7船艙からの煙の排出は、顕著に減っている。この区画の温度もまた、再び低下している。F号船体は約10度傾斜したままである。沿岸閉鎖水域への入域決定は未だ、行われていない。

(16) 2012年8月9日

F号の火災はコントロールされている。個々の熱源については、未だ対処が必要である。安定した天候状況により、サルベージ及び消火作業が継続されている。船体は10度傾斜している。残念なことに、沿岸水域への入域許可は未だ得られていないために、F号の位置に変化はない。欧州の沿岸国によってのみ得られるこの許可がない場合、船体のサルベージは不可能であり、作業の成功は危ういこととなる。

NSB 最高経営責任者の Helmut Ponath は、「この状況においてドイツ船籍の船舶が寄港のために欧州の国々から許可を得られないことはショッキングな事態であると認識している」旨、コメントした。現在、すべての沿岸国との間で真剣な協議が行われている。現在、すべての沿岸国との間で真剣な協議が行われている。NSB はまた、サルベージ作業を継続することを目的としてすべての可能性を利用するために、ドイツ当局と継続的な接触を行っている。

(17) 2012年8月13日

天候状況が安定していたため、F号船上の消火専門家は、昨日(8月12日)夕刻まで個々のコンテナの消火を継続していた。現在、天候は悪化し、再度天候が回復するまで作業は中断せざるを得ない状況にある。これまで数日間、サルベージチームは、船艙から水をバラスト水タンクにポンプで移送することにより船体を安定させることができた。現時点では、F号は2.5度傾斜している。この傾斜であれば、緊急港に入域することが可能な程度で船体は安定している。F号及び同行するタグボート船団は、英国沿岸から約240マイルの位置で待機している。すべての関係当局との継続的な協議にもかかわらず、沿岸閉鎖水域又は緊急港への入域のための許可は得られていない。

(18) 2012年8月14日

安定しない天候状態のために、現在、F号船上でのサルベージ作業は継続して実施できない状況にある。F号の位置に変化はなく、船体は2.5度傾斜している。沿岸閉鎖水域又は緊急港への入域のための許可に関する結果は、未だ得られていない。

(19) 2012年8月15日

F号の沿岸閉鎖水域又はその後の緊急港への入域のための許可は、未だなされていない。NSB及びサルベージ会社の両者は、この許可を得るために、すべての沿岸国と接触を続けている。同時に、F号及び同行するタグボート船団は、悪天候及び予測されるうねりを避けるため、英国海峡入口の西側400マイル以上に船位している。近日中に悪天候になることが予想されるため、船団はうねりの低い水域に向かう形で北西方向に針路をとった。速力は4.5ノットである。予測される波高によるF号の安定性に係る顕著な悪化は排除不可能であり、また、これは明らかである。

(20) 2012年8月20日

F号はドイツ水域に入域する。8月21日に記者会見を予定している。F号船上での火災及び爆発の発生から5週間以上が経過し、ドイツ運輸省との協力によりドイツ水域に入域する許可を得ることができた。本日昼、F号は更なる調整のため、ドイツCuxhavenに所在するCCME(Central Command for Maritime Emergency)の所管となった。より詳細については、CCME及びNSBの記者会見で提示される予定である。この記者会見は、ドイツBremerhavenのAtlantic Hotel Sail Cityにおいて8月21日1100に開催予定である。F号は現在、英国沿岸から約450マイルに船位している。F号及び同行タグボート船団は、到着時の安全検査を行うため、再度、英国領海に接近している。

(21) 2012年8月21日

CCMEとの調整に基づき、F号はドイツ水域の閉鎖錨地に曳航予定である。その後、船体は港に移動予定である。錨地での錨泊中、専門家(消火、化学及びエンジニア)は、どのような危険が船体及び積荷から発生する可能性があるかについて判断する予定である。その判断を経てから初めて、港に船体を曳航するかどうかの決定がなされることになる。F号が今週末に英国海峡付近に接近した際には、船体及び積荷の最初の観察は、MCAの代理として、英国、オランダ及びフランスの専門家によって実施される予定である。「本件がCCMEの所管となり、F号のサルベージが最終的に進行することについて満足してい

る。我々にとって、これは会社の方針が正当なものであり、ドイツ船籍であることによって適切に措置されることを示している」旨、NSB 最高経営責任者 Helmut Ponath は、Bremerhaven の共同記者会見で語った。F 号及び同行タグボート船団は、現在、英国海峡入口から約 350 マイルに船位している。F 号は、ドイツ領海のいわゆる閉鎖水域に来週以降に到着する予定である。CCME は、サルベージ作業の完了までに 2 月を要すると見込んでいる。

(22) 2012 年 8 月 23 日

F 号は、ドイツ Wilhelmshaven に向け移動中である。F 号及び同行タグボート船団(FAIRMOUNT EXPEDITION 号 (Fairmount Marine)及び ANGLIAN SOVEREIGN 号(L.P. Knight))は、現在、英国領海に向かって移動している。金曜日(8 月 24 日)、船団は、英国の西側の Land's End 南 40 マイルの海域に到達する見込みである。その海域に到着した際、危険物、化学及びサルベージ専門家のチームが F 号に乗船し、安全検査を実施する予定である。英国、フランス及びオランダの専門家と共に、英国海峡通航に際しての安全を確保するために、船体及び積荷の状況について確認が行われる。CCME と協議し、F 号は、Heligoland 西側約 12 マイルの the German Bight の深水錨地に曳航される。その錨地ですべての計画された作業を終えた後、船体は Wilhelmshaven 港に曳航される予定である。

(23) 2012 年 8 月 23 日(その 2)

F 号の状況及び積載危険物について知らせる。金曜日(8 月 24 日)、土曜日(8 月 25 日)の各日、2 つの専門家チームによる安全検査及び Germanischer Lloyd(GL)により実施される追加の安定性検査により、F 号の状況を評価する予定である。この検査結果を踏まえ、世界で最も輻輳する海域の一つである英国海峡を通航するための許可について決定が行われる予定である。2012 年 7 月 14 日に発生した火災及びその後の爆発により、F 号はその船艙に損傷を生じさせている。現時点での GL による計算によれば、船体の状況は安定している。船体、上部構造物、機関室、後部区画及び船首楼は無傷である。油の流出はな

く、汚染された消火水がポンプ移送されたバラスト水タンクからの漏れもない。危険物コンテナを含む貨物については、英国海峡を通航し、沿岸域及び最終的な緊急港へ移動ことが許容される状態である。放射性物質は積載されていない。英国海峡及び北海で予測される地域的狀況に鑑み、F号は浮力を有している。CCMEの専門家によって行われた多くの予防策を踏まえ、環境に対する損害は排除することが可能である。CCME及びNSBにとって、環境保護は、今後のサルベージ作業について最重要課題である。

(24) 2012年8月24日

本日午後、F号及び同行タグボート船団(FAIRMOUNT EXPEDITION号(Fairmount Marine)及び ANGLIAN SOVEREIGN号(L.P. Knight))は、英国南西沿岸に到着した。天候状況により専門家のF号移乗が可能となり次第、計画した安全検査を実施する予定である。現時点では、悪天候のため、移乗は不可能である。既に2012年8月23日、CCMEの油監視航空機がF号付近を飛行した。このフライトの間、船体からの液体の流出がないことが確認された。CCME及びNSBは、F号に対するサルベージ作業について更なる進行を調整するため集中的に協力を継続している。あらゆる決定のために、国際的な消火及び危険物専門家、海上サルベージ専門家、エンジニア、造船専門家の報告及び評価が考慮されている。船体の安定性並びに第3船艙及び第7船艙内の熱源に関する実態調査チームの結果は今後明らかにされる。

(25) 2012年8月28日

F号への乗船を阻んでいた月曜日(8月27日)の悪天候の後、本日、2つの専門家チームが乗船することができた。一つのチームは国際的な専門家で構成され、もう一つはCCMEから派遣されたチームである。検査の結果は近日中に出される予定である。良好な結果が得られれば、英国海峡を經由しドイツ水域に向け、曳航が行われることが計画されている。ドイツ水域では、WilhelmshavenのJade-Weser-Portに移動する前に錨泊する予定である。

(26) 2012年8月31日

F号の状況を分析していた専門家チームの結果の評価が行われ、英国海峡の通航は安全の観点から異論はない状況である。現在、いくつかの沿岸国からの最終的な許可が未だ留保されている。これらの許可は、数日中には得られる見込みである。これらの許可が得られるまでの間、サルベージ会社 SMIT は、英国海峡を安全に通航するために必要な準備を行うこととしている。専門家の結果はさらに、2012年8月30日からの最新のデータに基づく GL の報告により確認される。この報告によれば、F号の安定性及び堅ろうさは損なわれておらず、船体の曳航は安全である。住民及び環境に対する被害を防止は、今後のサルベージ作業を実施するに当たり、最重要課題である。

(27) 2012年9月1日

日曜日(9月2日)にF号及び同行タグボート船団はドイツ領海に向かため、英国海峡の通航を開始する予定である。英国海峡通航には、約5日を要する予定である。サルベージ会社(SMIT)によりF号船上でのすべての火災が消火され、再度、船級協会(GL)によりF号船体の安定性、浮力及び堅ろうさが確認され、英国海峡のすべての関係国(英国、フランス、ベルギー及びオランダ)は、金曜日(8月31日)及び土曜日(9月1日)の各日、通航の許可を行った。この時点で、消防機能を有するタグボート、FAIRMOUNT EXPEDITION号(Fairmount Marine)、ANGLIAN SOVEREIGN号(L. P. Knight)及びCARLO MAGNO号(Augustea S.A.)は、日曜日(9月2日)に予定される通航に係る準備を行っている。すべての関係者と緊密に協力し、あらゆる安全に係る側面に配慮し、また、最大限可能な防止措置を考慮しつつ、F号はドイツ領海に向け曳航される。

(28) 2012年9月2日

F号は及び同行タグボート船団は、Lands' End南の待機位置を離れ、ドイツ領海に向け曳航されている。1230(UTC)、曳航索はCARLO MAGNO号からFAIRMOUNT EXPEDITION号に引き継がれた。船団は1345に最初の間地点に到達する見込みである。英国海峡の通

航には、5日を要する予定である。

(29) 2012年9月5日

F号及び同行タグボート船団の英国海峡の通航は継続している。船団は今夜、フランスとベルギー領海の境界を通過する見込みである。移動は、予想外の事案が発生することもなく進行している。船体は、今週末にドイツ領海に到着する予定である。

(30) 2012年9月7日

F号及び同行タグボート船団は、土曜日(9月8日)に Heligoland 沖の錨地に到着する予定である。この錨地で CCME の実態調査チームが F号に乗船し、追加的な検査を実施する。検査の結果を踏まえ、日曜日(9月9日)に Wilhelmshaven の Jade-Weser-Port 岸壁に接岸する。ここで NSB 及び CCME は、直ちに行方不明となっている船員の捜索を開始する。火災原因の調査及び更なる F号の状況評価は、次の段階が開始されるまで、数日間にわたり行われる予定である。

(31) 2012年9月9日

F号及び同行船団は、1730、Wilhelmshaven の Jade-Weser-Port に無事到着した。入港に際し、例外的事象は発生していない。土曜日(9月8日)、F号は、Heligoland 沖の錨地に到着した。そこで、再度 F号の検査を実施した。この検査により、Wilhelmshaven までの航海は安全であり、有害でなく実行可能であることを確認した。F号は、錨地を 0830 頃出発し、Jade-Weser-Port に向かった。行方不明になっている乗組員の捜索及び火災原因の調査は、できるだけ早期に開始する予定である。これらの調査には約1週間を要する。その後、船体からの荷卸しが開始可能となる見込みである。

(32) 2012年9月11日

F号のサルベージ作業が成功裏に行われた後、SMIT は、月曜日(9月10日)、Wilhelmshaven において、F号を NSB に引き継いだ。月曜日(9月10日)に行われた CCME の実態調査チームによる更なる調査の後、運輸事故情報及び緊急対応システム(TUIS : Transport-Accident-Information- and Emergency-Response System)

の調査官は、重大な化学的な危険を提示していないことを確認した。火曜日(9月11日)、警察、州法定代理人及び連邦海難事故調査局(BSU: Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation)は、F号船上において調査を開始する予定である。現段階では、行方不明乗組員の捜索及び火災原因の予備調査が最重要課題である。その後、今週にかけて火災原因調査のための科学調査専門家チームがNSBに代わり、F号を調査する予定である。NSBは、現在、F号の荷卸し及び清掃(cleanup)を開始するための当局の許可を待っている。船上システム及び上部構造物の復旧もまた、その後、開始する予定である。

(33) 2012年9月18日

NSB及びMSCによる火災原因の調査は、F号船上で継続して実施されている。その合間に、F号の処分計画が提示された。現在、技術的方策について更に検討が行われている。第一段階においては、上部構造物の完全なクリーン化及び第7船艙のコンテナの荷卸しが計画されている。TÜV Nord (Technical Inspection Association)によりF号コンテナの様々なサンプル調査が行われたが、コンテナ表面の汚染は検知されなかったことが判明した。消火水の分析は現在保留状態である。NSBは、できるだけ早期にコンテナの荷卸しを開始したいと考えている。

(34) 2012年9月27日

昨日(9月26日)、Wilhelmshaven において、NSB、Jade-Weser-Port、the Terminal Eurogate 及び処理会社の間で今後のF号及び積荷の処置に関する契約が締結された。Nehlsen GmbH & Co. KGが処理会社として指定された。その結果、コンテナの荷卸しは、金曜日(9月28日)に開始可能である。上部構造物内部の清掃作業は、現時点でも継続中である。この段階の後、Wilhelmshaven で待機中の新たな乗組員が乗船する予定である。NSBによって任命された専門家による船上火災の原因調査は継続している。現在、原因に関する報告はない。船上で収集された事実の分析には、長期間を要する見込みである。

(35) 2012年10月8日

F号は、未だ Wilhelmshaven の Jade-Weser-Port 埠頭に着岸中である。ここでは、船体からの荷卸し及び事故により影響を受けた貨物の処理が継続して行われている。現時点で、合計 442 個のコンテナが荷卸しされた。これには、損傷を受けたもの、損傷を受けていないもの双方が含まれている。これらは、処理方針に従い、荷卸しされている。損傷したコンテナの荷卸しのために、特別に発注した鋼鉄製の箱を利用している。これにより船体から埠頭への安全な貨物移送が可能となる。荷卸しにより地域住民及び環境に対する被害がないことを確認した後、損傷コンテナ及びその内容物の処理が行われる。その後、コンテナそのものがスクラップ処理される。先週、F号の上部構造物のクリーン化が行われ、当局によって認められた。これ以降、NSB の 12 名の船員からなる乗組員が F号に乗船し、進行中のオペレーションの監督に当たっている。処理方針により、これらのオペレーションは、2～3 か月間続けられる見込みである。全体の方向性は Cuxhaven の CCME によることとなる。

### 3 MCA広報資料

Available at:

<http://www.dft.gov.uk/mca/mcga07-home/newsandpublications/press-releases.htm>

(2012.11.10)

#### (1) 2012年7月14日：大西洋中央海域においてコンテナ船から退船

大西洋中央海域において、コンテナ船 F号の船艙で爆発及びその後火災が発生し、乗組員は退船を余儀なくされた。1007、Falmouth コーストガードは、F号から乗組員が退船する旨の遭難信号を受信した。Falmouth コーストガードは、同海域を航行するすべての船舶に対し警報を発信し、支援を提供できることが可能な直近の船舶は油タンカー DS Crown 号であり、同号は F号に向かうために直ちに針路を変更した。他の 6 隻の船舶についても捜索を支援するために現場に向かったが、現場からは 6 時間以上の距離があった。救助用ヘリコプターについては、F号は英国及びカナダから約 1,000 マイル離れた中間海域に

あり、状況から事故現場に向かうために必要とされる航続能力を有していなかった。DS Crown 号は、現場に到着し、F 号の火災が継続していることを確認し、救命艇及び救命筏から 24 名を収容した。4 名の乗組員が負傷した。負傷した乗組員は、MSC Stella 号に移送され、同号はアゾレス諸島に向け航行する予定である。乗組員 1 名が行方不明である。F 号は総トン数 75,590 トン大型のコンテナ船であり、25 名が乗船していた。F 号の乗組員は、ドイツ人、ポーランド人、フィリピン人である。現場の天候は、風力 3~4、波高 1m であった。

(2) 2012 年 8 月 21 日：英国及びフランスは損傷船舶の検査のためチームを派遣

SOSREP(Mr. Hugh Shaw)及びフランスの海事当局は F 号の検査のため、専門家チームを派遣することを決定した。これらの専門家が F 号へ接近するために、船体を英国から 30 マイルの海域に移動させる予定である。これにより検査チームは、詳細な検査を行うために金曜日(8 月 24 日)に乗船することが可能である(状況及び天候に従う)。チームには、海上サルベージ及び消火について専門性を有する国際的に認められた専門家、フランス海事当局からの消火の専門家を含んでいる。検査結果は、現時点で本件事故に関係するすべての沿岸国に提供される予定であり、これによってこれらの国は、F 号がドイツ領海に向け航行する途上、英国海峡を通航する前に、更なる要件の有無を判断することができる。SOSREP(Mr. Hugh Shaw)は次のとおり語っている。

「先月(7 月)の事故発生以来、船体を安定させるためにあらゆる措置を講じてきた。検査チームは F 号に乗船し、専門的分析及び評価を行う予定である。専門家チームの報告はドイツに向けた航行ルートに関係するすべての沿岸国に配布され、意思決定及び承認プロセスを支援するものである」。

(3) 2012 年 8 月 27 日：F 号は検査を待つ

SOSREP(Mr. Hugh Shaw)は、F 号に対し、SMIT により船体を安定させるために Land's End の南 30 マイルの海域で待機するよう要請した。これは、F 号がドイツ領海に向け航行する許可を得る前に、国

際的な沿岸国検査チームが評価の実施を目的として F 号に乗船するための準備を意味する。チームには、海上サルベージ及び消火の専門家を含んでいる。専門家は、ドイツまでの航行の間に英国海峡、ドーバー海峡及びその他の沿岸国水域を安全に航行させるために、船体の詳細な検査を行うことが求められている。サルバーは船上の温度を下げるための措置を行っている。これらのリスクが接近可能なレベルまで除去又は低減され、天候が乗船可能な状況になれば、検査チームはその作業を実施することが可能となるであろう。検査が完了した段階で関係沿岸国がその報告を検討する時まで、F 号は Land's End 南 30 マイルの海域に待機する予定である。関係沿岸国は、F 号がドイツ向けの通航を開始する前に更なる要件の有無を判断する予定である。

SOSREP(Mr. Hugh Shaw)は次のとおり語っている。「沿岸国の検査が行われ、また、その結果が航行ルートに沿う他の沿岸国に提供されるまで、F 号はドイツに向けた航行のための許可はなされない予定である。SMIT が接近可能なレベルまであらゆるリスクが軽減され、英国、フランス及びドイツのチームが F 号に安全に乗船し、検査を実施することができる判断した時に、英国及びドイツ当局に対し、連絡する予定である」。

#### (4) 2012 年 9 月 2 日：F 号はドイツ向けの航行を開始

F 号は、Land's End 南 20 マイルの待機海域を離れ、ドイツ領海に向け曳航されている。英国、ベルギー及びオランダから F 号がこれら沿岸国に沿って通航することについての同意を得た後、F 号は出発した。ドイツ領海までは 4 日又は 5 日を要する見込みである。2012 年 7 月 14 日、0909(UTC)、Falmouth の MRCC は、コンテナ船 F 号から、48 13.0N: 027 46W において火災及び爆発が発生した旨の通報を受信した。このドイツ船籍船 F 号は、米国 Charleston からベルギー Antwerp に向け航行中であり、2,876 個のコンテナ(4,808TEU 相当)を積載し、そのうち 149 個は危険物として分類されていた。F 号は、相当な損傷を生じていたものの、国際的な独立チームが 2012 年 8 月 28 日に乗船

し、船体の検査を実施し、船体残余強度は、避難場所(place of refuge)までの曳航を継続するために、未だ良好かつ十分であると考えている。

#### 4 CCME広報資料

Available at:

<http://www.havariekommando.de/havarie/index.html> (2012.11.10)

##### (1) 2012年8月21日

F号はドイツ水域に曳航され、避難港が手配される予定である。CCMEは、ドイツ船籍のコンテナ船F号をドイツの排他的経済水域(EEZ)に帰航させるための曳航作業に責任を有している。現時点では未定であるが、この水域で錨泊に対する準備を実施する。この後船体は、安全な港に移動する予定である。錨泊地では、専門家により船体及び貨物から生ずる可能性のある危険性について分析を行うこととしている。これらの情報を踏まえ、CCMEはF号の港について決定を行う予定である。F号が英国水域に入域してから出来るだけ早期のうちに、英国、オランダ及びフランスの専門家による第一回目の検査が行われる。これは、英国のMCAの指示により実施するものである。「船体の堪航性を確保し、環境に対するあらゆる危険性を除去することはドイツの利益に適う」旨、船舶所有者と実施した本日(8月21日)午前の共同記者会見において、CCME局長のMr. Monseesが語った。全長300m、6,750TEUを有するHumburg港で登録されているF号をドイツ水域に移動させることを決定したことにより、旗国としてのドイツは脅威を最小化する責任を有している。F号の船体を港に安全に着岸させるまでには、今後の活動について同意を得るために、火災、化学物質及び工学部門の専門家による更なる検査が実施される予定である。これらの専門家は、船体構造及び残存する貨物に焦点を当てることとなっている。現在F号は、SMITのタグボートに曳航され、英国海峡入口から350マイルに位置している。ここ2週間以内に英国海峡に入る見込みである。すべての作業は2か月のうちに実施される可能性がある。

(2) 2012年8月22日

ドイツの独立した事態調査チームは、船体及び貨物の状態について正確に把握するため、F号に乗船することとしている。このチームは、危険物質、化学物質及びサルベージの専門家で構成する。専門家チームは、英国、オランダ及びフランスから派遣される専門家と共に、コンテナ船の調査を行う予定である。調査結果を踏まえ、CCMEは、船体を水深の深い錨地(deep water roadstead)に曳航することを決定した。これは、Heligolandの西方12マイルのthe German Bightにある。計画された作業が行われた後、F号はWilhelmshaven港に向け移動する予定である。しかしながら、先ず関係するタグボートは英国海峡を安全に航行しなければならない。これらは、FAIRMOUNT EXPEDITION号及びANGLIAN SOVREIGN号である。現在、船団は英国領海に向けて移動中である。F号は、金曜日(8月24日)にLand's Endの南約40マイルに位置する見込みである。一方、CCMEは、その職員の体制を強化することとしている。他の連邦及び州の関係機関並びに特別の民間会社から専門家及び職員の派遣を得る予定である。危機管理チームは、作業及び警戒の方針を策定し、その作業は実態調査チームに指定する。NSB、サルベージ会社及び関係するすべての国々との間で情報交換が行われている。

(3) 2012年8月24日

CCMEに所属する油監視航空機が木曜日(8月23日)、F号上空を飛行した。DO228の乗員は、船体からの油流出が認められないことを確認した。タグボート及びF号の船団は、木曜日(8月23日)正午、英国沖合約100マイルの海域に位置し、英国領海向け航行中である。金曜日(8月24日)、F号は、英国Land's Endの南約40マイルに達する見込みである。ここで、安全点検を実施する予定である。この点検は、英国、フランス、オランダ及びドイツから派遣される専門家チームによって行われる。ドイツの実態調査チームが帰還した際、その結果は危機管理チームによって評価が行われる。現在、専門家は貨物リストとF号の積載計画の照合を実施している。多くのコンテナが火災及び

爆発によって損傷している。専門家は関連するコンテナの特定作業を実施中である。これらの結果及び実態調査チームの所見は、CCMEの今後の計画及びリスク評価の基礎資料となる。

(4) 2012年8月26日

徐々に危険の可能性を除去している。「危険性の除去がなされている状況ではないが、ヒステリーになっているわけでもない」旨、CCEM 局長の Mr. Hans-Werner Monsees は、本日(8月26日)、Bremerhaven で行われた F 号の現状に係る記者会見で語った。CCEM 及び外部専門家は、危険の可能性を除去するために必要となる次の段階に向け、作業を継続する予定である。船舶所有者及びサルバーから提供された書類の評価により、船上にはサイズの異なる 2,876 個のコンテナが積載されていることが判明した。これらのうち 151 個には、分類の異なる危険物質を積んでいる。55 個の状況について異常はないが、24 個は火災、熱又は煙で損傷を生じ、72 個は明らかに破損している。現在、TUIS の 15 名の代表が危険物質に対する詳細なリスク評価について、CCME の支援を行っている。

(5) 2012年8月29日

F 号の状況は更に安定しており、ドイツの実態調査チームが帰還した。現在、船体からの液体の漏出はなく、熱源は明らかに低下し、第 7 船艙に限定されている。これは、CCME の監視飛行による計測で明らかとなっている。実態調査チームの調査結果を総括し、CCME 局長の Mr. Hans-Werner Monsees は、「F 号船上の状況はさらに安定し、改善された。すべての熱源は特定され、消火されている」旨、語っている。実態調査チームが提供した消火水や空気のサンプルは、現在 CCME によって分析が行われている。現時点では、F 号及びタグボートの船団は、英国沿岸から約 35 マイル、Lizard Point の南側に位置している。サルベージ会社のチームが乗船し、一つの熱源に対応すると共に、航行に向けた準備作業を行っている。

(6) 2012年8月30日

積荷の危険性の程度について変化はない。F 号の積荷については、

既に認識された以上の危険性はない。責任当局は、積載されたすべての危険物質について、健康上の危険性についての評価作業を行っている。CCME に関係するすべての環境専門家は、これらの危険物質は環境に存在するものではないというこの事実を認識している。このため、放出のリスクを最小化するために、徐々に措置をとっている。

(7) 2012年8月31日

更なる準備作業を実施し、英国海峡通航許可を得て、F号は、ドイツ向けの航行を許可された。本日(8月31日)、1900(ドイツ時間)、F号曳航船団は、ドイツに向けた航行を開始した。サルベージ会社は、英国、フランス、ベルギー及びオランダの領海を通航するために、また、ドイツ領海に入域するために、ドイツ及び英国海峡沿岸国から許可を得た。曳航には5日を要する見込みである。許可が出される前に、更なる準備作業が実施されなければならなかった。GLによるF号船体の安定性、浮力及び船体強度に関する日々の調査である。水曜日(8月29日)、CCMEは、F号船上に実態調査チームを派遣した。このチームは、消火専門家、化学者及びサルベージの専門家で構成される。このチームは、英国当局並びに英国、フランス及びオランダからの調査チームと密接に連絡をとった。両チームは船体の安定性について確認を行った。すべての火災は鎮火し、熱源からの火災は認められなかった。消火水及び空気のサンプル、また、swipe sampleは、現在、承認検査機関で分析が行われている。また、監視航空機による2度目のフライトで撮影した温度分布写真の分析により、船体(特に第3船艙)の熱生成については、明らかに減少していることが認められた。通航中、船会社のエンジニア及びサルベージ会社の職員が乗船する。特に彼等は、常時火気を監視し、船上の消火設備を稼働可能な状態にすることとなる。沿岸関係国、German Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development、CCME、Ship Safety Division、German Lloyd、船会社及びサルベージ会社との合意において、人命、環境、船体及び貨物に対するすべての安全(safety & security)の側面を考慮するサルベージ計画が策定された。

(8) 2012年9月3日

F号は4日以内にドイツ水域に到達予定であり、実態調査チームによる更なる調査を計画する。F号及びタグボートの船団は、ドイツEEZから約500マイルに船位している。13名の専門家から構成するチームが損傷したF号に乗船し、航海中、その状況を監視している。ドイツ水域に到達した際、船団には多目的船舶Neuwerk号及びドイツ連邦警察の船舶が加わる予定である。Neuwerk号には、CCMEの実態調査チームが乗船し、待機している。この実態調査チームは、更なる水、空気及び表面のサンプルを採取し、再度状況を評価するために、損傷したF号に乗船する予定である。チームは、化学者、サルベージ専門家、GLの専門家、連邦市民保護及び災害支援室(Federal Office for Citizen Protection and Disaster Support)の分析調査隊、及び、2名の航海オフィサーで構成する。CCMEの消防ユニットも、サンプル採取を支援するために乗船する。CCMEの更なる措置は、調査結果を踏まえ決定する。

(9) 2012年9月18日

F号の第1回目の清掃作業を実施する。荷卸し方針の準備を行う。CCME、現場当局及び船会社の専門家全員の判断を経て、最初にF号の上部構造物の清掃作業が行われる予定である。清掃作業は、今週に開始可能である。この作業には約5日間を要する見込みである。上部構造物内のすべての居室及び区画について、その全体の清掃を実施する。これらの区画について、引き続き安全な作業状態が確認できれば、日々の作業の実施について認められる。GLによる荷卸しに関する計画が完成した。船体の安定性を確保するため、コンテナ及び消火水について、同等の条件で排出・荷卸しされる。温度上昇が確認されたコンテナが優先される。その後、危険物質を積むコンテナについて荷卸しを行う。CCMEの専門家による調査、積み込みリスト、積載計画及び危険物品リストの全般的な比較の結果、数量は2個増え、153個のコンテナとなっている。これらの2個のコンテナには、車両部品と化粧製品が積まれている。第1回目の調査では、消火水は当初予想よ

りも毒性が低いことが判明している。これらを証明するために、その結果については他の専門家による分析が行われている。一方、損傷貨物の荷卸し計画の初期のものについては、近く開始する予定である。この場合、対象となるコンテナは、一種の容器に入れることを計画している。

(10) 2012年9月28日

上部構造物の清掃作業を完了した。コンテナの荷卸しを開始する。本日(9月28日)0915からF号の荷卸しが進行中である。海運会社が廃棄物管理及び処理会社との間ですべての必要な契約に署名した後、損傷船舶の処理及び荷卸しの開始が可能となった。昨日(9月27日)、上部構造物の清掃が完了し、この作業への移行となった。本日(9月28日)の作業においては、約80個のコンテナが荷卸しされ、この中には危険物を有する物もあった。荷卸しされたコンテナは、来週中に貨物及び保険の調整者により検査が行われる予定である。当初の計画とは異なり、荷卸しは上部構造物後部の損傷していないコンテナから始められた。これは、損傷コンテナの輸送及び洗浄用のタブが未だ現場に配置されず、荷卸し作業を遅らせることはできないためである。部分的に準備されるものであっても、適切な用具が現場に整い、保管スペースが確保され次第、GLによる荷卸し方針に従い、荷卸し作業を継続する予定である。船体の安定性を確保するため、コンテナ及び消火水は同様に荷卸し及び排水が行われる。温度上昇が検知されたコンテナについては、優先的に作業を実施する。この後、危険物を有するコンテナの荷卸しに移行する。「現場の関係当局及び会社の良好な協力関係により、重要な段階を達成した」旨、CCME局長のMr. Hans-Werner Monseesは語った。CCME局長は、全般的オペレーションについて責任を有している。「相互に調整しなければならない荷卸し及び処理作業の複雑な計画は、完了した。現在は、危険物コンテナが船体から除去されており、理論上の危険性は徐々に取り除かれている」旨、CCME局長は追加した。荷卸し及び処理作業と並行し、変化に対して迅速に対応できるよう、毎日船上での措置が行われてい

る。

## 5 メディア報道資料

- (1) 2012年8月21日付け Lloyd's List : EUに SOSREP を導入するべき時か？

安全かつ迅速性に関わる問題について決定的な判断を行う欧州域の判断能力主体の創設の可能性を提起する時であろう。これは英国の SOSREP に類似するものである。SOSREP 方式の国家的な役割については批判もあろうが、危機的状況にある船舶が海上に取り残されないよう、解決策を模索する可能性を議論するチャンスとすべきである。

- (2) 2012年8月24日付け Lloyd's List : ドイツは F 号に避難場所を提供。損傷船舶の安全確保に関する努力は、国の権利及び責任であることを強調

危険物及び環境に影響を及ぼす貨物を積載する遭難船舶を考慮し、F 号事故は、IMO 加盟国に対し軽視されている避難場所に関するガイドラインの再検討を促進するという希望を提示する。これは、本問題に係る何らかの国際的な合意に達することについての議論を再開するということである。今年初め Stolt Valor 号は、ペルシャ湾に船位していた際、船体爆発の後、避難場所を提供されることなく放置された。船舶所有者(Stolt-Nielsen)又はサルバーを支援する強制的なルールがないことから、避難場所が見つかるまで3月以上を必要とした。欧州では、2002年、船舶通航監視指令を採択し、沿岸国に対し避難場所を指定するよう求めている。しかしながら、本紙(Lloyd's List)で明らかにしたように、この指令は各国の沿岸水域を航行する船舶が困難な状況となった場合、その船舶に対し避難場所を提供することのみを当局に要請しているとして、その指令の欠陥を指摘している。F 号事案が示したように、国際水域に位置する船舶については対象となっていない。

- (3) 2012年9月10日付け Fairplay

火災によりひどく損傷したコンテナ船F号及び同行タグボートは、

英国海峡を経て、昨日(9月9日)夕刻、ドイツのWilhelmshavenのJade-Weser-Portに無事到着した。3隻のタグボートを伴ったF号は、9月8日(金)に到着したHeligoland島沖の指定錨地において最終的な検査を実施した後、港への入域許可が与えられた。NSBは、「検査官がF号のJade-Weser-Portへの航海を継続することについて安全であると確認した後、昨日(9月9日)0830に錨地を出発し、1730にJade-Weser-Portに到着した」旨、語った。また、NSBは、「7月14日に大西洋を横断中に発生した爆発に引き続き船上で発生した火災の後、行方不明になった乗組員の捜索をできるだけ早期に開始する」、「現時点では未確定の火勢の原因調査についても実施する」、「これらの調査は約1週間を要し、その後F号からの荷卸しが開始可能である」旨、説明した。F号は、火災発生の際、2,876個のコンテナを積載し、このうち151個は危険物質コンテナであった。F号は、ドイツ当局が避難場所の提供について同意することにより、不安定な2週間を超える期間に終止符を打った後、9月2日に英国海峡の通航を開始した。

#### (4) 2012年9月10日付けFairplay

ドイツ船主協会(VDR)は本日(9月10日)、F号事故を踏まえ、EUの海難事故管理の再検討を求める発表を行った。ドイツ船籍コンテナ船F号(6,750TEU)は、7月に大西洋を横断中に大規模な爆発事故の後、安全な避難港に入域する許可を得るために数週間、待機しなければならなかった。「船舶の安全なオペレーションを確実に実施するためにあらゆる措置を実施する者は、緊急事案発生の際、陸上側から見捨てられるようなことがあってはならない」、「欧州沿岸数カ国の海事当局による本事案への対応、及び、避難港準備の遅延については、欧州委員会で再検討がなされなければならない」、「VDRは、本事案に関する独自の報告書を提示し、欧州共同体船主協会(ECSA: European Community Shipowners' Association)を通じEU(ブラッセル)において本件を主張する予定である」旨、VDRのRalf Naqel管理部長は本日(9月10日)、語った。実際、タンカーERIKA号事故及びタンカーPRESTIGE号事故に対応して導入されたEU指令2009/17/EC及び

2002/59/ECの現行規定は、EU加盟国に対し、環境に対する重大な損害を防止するために、損傷船舶に避難場所を提供することを要求している。「しかしながら、F号事故の際には、このシステムは明らかに失敗している」旨、VDRのChristof Lauer広報担当は語った。火災によりひどく損傷したF号は、9月2日にドイツ当局が同船に対し避難場所を提供することに同意した後、昨日(9月9日)、Wilhelmshavenに到着した。一方、ドイツ経済運輸大臣(Lower Saxony州)のJörq Bodeは、本日(9月10日)Wilhelmshavenにおいて、「EUによるF号事故への対応は次回のドイツ運輸大臣会合で議論されるべきである」、「なぜ他のEU加盟国の適当な港においてF号に対し援助が提供されなかったのか検討されるべきである」旨、語った。

#### (5) 2012年10月19日付けFairplay

欧州は、避難港に対する回答を模索している。法改正により船舶の避難場所を巡る失敗を回避できるだろう。2012年7月14日、コンテナ船F号は大西洋を横断し東航中に致命的な爆発、火災を起こした際、欧州の国々はどこも損傷船舶に対し、避難場所を提供しなかった。船籍国であるドイツがF号を新たなコンテナ施設であるWilhelmshavenのJade-Weser-Portに収容することによりEUの面目を保つには、1か月以上を要した。F号は現在、安全に着岸中であり、このようなことを再発させないことに注目が集まっている。欧州議会の運輸委員会の会合において、議長のBrian Simpsonは、強く本件に対応した。船舶が困難な状況に陥った際、国々はこの責任から逃れることはできない旨、議長は語った。Euro politicsのウェブサイトによれば、議長は、「直ちに、明日」、EU法令の改正について求めたと伝えられる。EMSA新長官のMarkku Myllyは、より一層慎重であったが、加盟国が救助に向かう代わりに責任を転嫁したことは容認できないことについて同意している。欧州委員会は、指令2002/59/EC(EUにおける船舶の通航監視及び情報システムについて確立し、困難な状況にある船舶に対する避難場所の提供を規定)の計画的改正について提示した。現在、船舶に対する避難場所の提供の是非

の決定については各加盟国の判断に委ねられ、欧州委員会の調整については限定的である。しかしながら、欧州委員会の職員は、本紙(Fairplay)に対し、F号の緊急状態について独自の調査を実施し、将来のコミュニケーション及び調整について改善するために何が必要とされるのかについて加盟国と議論を行う予定である旨、語った。

「必要性を認めれば、船舶通航監視指令の来年の計画的改正が避難場所に係るルールを採択する機会となろう」と述べている。多くの者は、将来 EMSA に対し、このような状況に対処するためのより強力な任務が付与されるべきと感じているであろう。しかしながら、EMSA は本紙(Fairplay)に対し、現時点において EMSA はこのような緊急事案に介入する権限はない旨語っている。EU の海上通航監視システムのオペレータとして、EMSA の任務は、F号の状況について欧州委員会に対し定期的に報告することであった。また、EMSA は、ベルギーからの MAR-ICE Network(化学物質に関係する海上緊急事案の際に使用する情報サービス)発動要請に対応し、F号船上の危険物質が示したリスクについて3つのアセスメントを実施した。EMSA は、更なる措置がとられるべきかどうかは欧州委員会の判断によるとしている。

- (6) 2012年10月22日付けLloyd's List：船舶の避難場所提供は強制化されなければならない。

産業界は、F号事故から学ばなければならない旨、国際海運会議所(ICS：International Chamber of Shipping) Hinchliffe 事務局長は語った。海運業界は、支援を要する船舶に対し避難場所を提供するための各国の強制的規定を早急に必要としている。バーレーンで開催された IMO の世界海事記念日におけるスピーチで Mr. Hinchliffe は、環境保護並びに乗組員及び乗客の安全を確保するために、船舶の避難場所の提供について一層望ましいガイダンス、及び、各国の新たなレベルでの義務を必要とする旨述べた。オランダのサルベージ会社 SMIT は火災を制圧し、8月20日に船体はドイツ領海に向かうことが許可された。この事故により、船舶の避難場所を規定する欧州法令についての議論を引き起こし、また、未申告貨物の問題につい

て再度強調した(筆者注：本見解については、ICS ホームページ上にも掲載。 Available at:

<http://www.marisec.org/pressreleases.htm#2012 - Oct 19>

(2012.11.10)。

## 6 時系列整理表

上記2～5を踏まえ、事故対応等について時系列により整理する。

日	内容([ ]は発表、報道主体を示す)
7/14	F号火災発生、乗組員等退船[NSB、 MCA] 1007 : Falmouth CG遭難信号受信[MCA]
7/17	HANJIN OTTAWA号、タグFAIRMOUNT EXPEDITION号現場着、消火作業開始[NSB]
7/20	タグFAIRMOUNT EXPEDITION号が欧州に向けF号の曳航を開始[NSB]
7/23	火災コントロール済み[NSB]
7/24	タグFAIRMOUNT EXPEDITION号により欧州向け曳航中(速力5kt、英国沿岸から320マイル)。寄港地への入港手続検討中[NSB]
7/26	速力4kt、英国沿岸から170マイル。沿岸閉鎖水域入域許可は近日中に英国当局決定予定[NSB]
7/29	英国沿岸から100マイル。沿岸閉鎖水域入域許可は近日中に当局決定予定。閉鎖水域入域後、徹底的な調査を継続可能[NSB]
7/31	英国沿岸から200マイル。沿岸閉鎖水域入域許可は近日中に決定予定[NSB]
8/3	英国沿岸から360マイル。沿岸閉鎖水域入域許可は近日中に決定予定[NSB]
8/6	沿岸閉鎖水域への入域未決定[NSB]
8/9	火災コントロール済み。沿岸閉鎖水域への入域未決定。欧州の沿岸国によってのみ得られるこの許可がない場合、船体のサルベージは不可能であり、作業の成功は困難。沿岸国及びドイツと協議実施中[NSB]
8/13	英国沿岸から240マイル。緊急港に入域することが可能な程度で船体は安定。沿岸閉鎖水域への入域未決定[NSB]
8/14	沿岸閉鎖水域への入域未決定[NSB]
8/15	英国海峡入口西側400マイル。沿岸閉鎖水域への入域未決定。沿岸国と協議実施中[NSB]
8/20	ドイツへの入域決定。CCMEの所管。英国沿岸から450マイル。安全検査のため英国領海に接近中[NSB]
8/21	ドイツ閉鎖水域錨地に曳航し、専門家検査予定。その後ドイツの港に移動予定。英国海峡接近時、英国等海峡沿岸国チーム検査予定。英国海峡入口から350マイル[NSB] SOSREP及びフランス海事当局はF号の検査のため、専門家チームを派遣することを決定。チームの検査により英国海峡沿岸国は、海峡通過前に更なる要件の有無を判断[MCA] F号はドイツ水域に曳航され、避難港手配予定。CCMEが寄港・曳航作業を所管[CCME] EUへのSOSREP導入を言及[Lloyd's List]
8/23	ドイツWilhelmshaven向け英国領海へ移動中。CCMEと協議し、Heligoland西側約12マイルのthe German Bightの深水錨地に曳航。錨地ですべての計画された作業を終えた後、船体はWilhelmshaven港に曳航予定[NSB]

	CCME航空機が飛行し、油流出を認めず[CCME]
8/24	英国南西沿岸到着。英国海峡通航許可のための安全検査チームは悪天候で乗船困難[NSB] 避難場所に係る国際的議論再開の方向性。EU指令は国際水域に位置する船舶に対する避難場所提供は対象外[Lloyd's List]
8/27	SOSREP：海峡沿岸国検査チーム乗船準備のため、Land's End南30マイル待機要請。検査結果を英国海峡沿岸国が判断後、海峡通過許可予定[MCA]
8/28	英国海峡通航許可のための安全検査チーム乗船(英国等海峡沿岸関係国チーム、CCMEチーム)[NSB]
8/31	英国海峡沿岸関係国は英国海峡通航許可[NSB] 英国海峡通航・ドイツ向けの航行を許可。1900(ドイツ時間)、F号曳航船団はドイツ向け航行を開始[CCME]
9/1	英国海峡沿岸関係国は英国海峡通航許可[NSB]
9/2	Lands' End南の待機位置を離れ、ドイツ領海向け曳航開始。英国海峡通過には4～5日間を要する予定[NSB、MCA]
9/5	英国海峡通航中[NSB]
9/7	9/8にHeligoland沖合錨地到着予定。その後、検査を実施し、9/9にWilhelmshavenのJade-Weser-Port接岸予[NSB]
9/8	Heligoland沖合錨地へ到着。CCME実態調査チームが追加的検査を実施[NSB]
9/9	0830：Heligoland沖合錨地出発。1730：WilhelmshavenのJade-Weser-Portに無事到着[NSB]
9/10	F号はSMITからNSBに引き継ぎ[NSB] ドイツ船主協会(VDR)はEU指令の欠陥を指摘。EUにおける避難場所再検討を要求[Fairplay]
10/8	Jade-Weser-Port埠頭に着岸中。合計442個のコンテナ荷卸し完了[NSB]
10/19	欧州議会運輸委員会議長は避難場所に関する法令改正を言及[Fairplay]
10/22	ICSは避難場所提供に係る強制的規定の必要性に言及[Lloyd's List、ICS]

## 7 おわりに

本研究ノートは、F号事故及び対応を踏まえ、関係団体、当局等が発信した資料等について整理を行ったものである。今後、船舶の避難場所、及び、避難場所への船体収容に係る意思決定システムについて、国際舞台としてはIMO、地域政策ではEUにおいて再考される可能性も予想される。引き続き、関係機関、団体の関連動向について注視していくこととする。

### 《略語一覧》

略語	正式名称
BSU	Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation
CCME	Central Command for Maritime Emergency
ECSA	European Community Shipowners' Association
EMSA	European Maritime Safety Agency
EU	European Union

GL	Germanischer Lloyd
ICS	International Chamber of Shipping
IMO	International Maritime Organization
MCA	Maritime Coastguard Agency
MAR-ICE Network	Marine Intervention in Chemical Emergencies Network
MRCC	Maritime Rescue Co-ordination Center
SOSREP	Secretary of State's Representative
TUIS	Transport-Accident-Information- and Emergency-Response System
TÜV Nord	Technical Inspection Association
UTC	Universal Time Coordinated