

## 『プレステージ号沈没事故』

82148096 服部友哉

### 経緯

プレステージ号は 1976 年、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、破断箇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が最終的にプレステ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。

## 原因

プレステージ号は建造された後のケアやメンテナンスが十分でなく、船体が老朽化し、悪天候という要因も加わり亀裂が生じたと思われる。

## 対策

流出油処理業界においては、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。この事故が起こる以前に、エリカ号の事故があったが、そのとき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タンカーによる重質重油の輸送も禁止している。

その後の対策について法律がどのように変わっていったのか具体的に調べて行きたいと思う。また構造上の面についても調べたいと思う。