

# RISK WATCH

## 接岸時のフェンダー 破損

### 航海とシーマンシップ

- 1 接岸時のフェンダー破損
- 2 コンゴ共和国：領海の境界線
- 3 中華人民共和国・嵐山（ランシャン）  
港沖の養魚場

### コンテナと貨物

- 4 貨物の損傷：不適切な梱包
- 4 インドからのリン酸貨物

### 法規制に関する最新情報

- 5 液状化：荷送人は水分値を制御するための試料採取と試験を策定することとなる

### 汚染

- 6 ブラジルにおける油の流出：小さな流出が大きなクレームになることをどのようにして避けるか

### ロスプリベンション

- 7 ロスプリベンションポスターキャンペーン：衝突予防規則第3条(f), 18条, 27条(a)
- 8 ブリタニヤが船橋作業に関するビデオを作成

### その他の問題

- 8 ソーシャル・メディア(SNS)：事故の画像を掲載してはならない



船の接岸位置を決定する際、港湾の所有する設備（フェンダー等）の位置及びそれらが船体の突起部や凹部との関係においてどのような位置にあるかを考慮することが大切である。ただ単に突出している船首フレア（張り出た部分）や船橋ウィングといった船体のよりわかりやすい部分のみならず、他のそれほど明白ではない場所も考慮すべきである。

クラブで最近扱ったケースでは、干潮になる15分ほど前に自動車運搬船が接岸を完了した。本船の位置は港湾職員の指示に従って決められたが、フェンダーの位置を考慮するというよりは、栈橋に船の船尾側のランプを下るすのに望ましい場所に本船を確実に位置させることに注意を集中していたようである。あまりに低潮のため船尾部のランプの基部が

フェンダーの真下にあり、潮が満ち始める際に船体がフェンダーに引っかかる危険性があることに気づいた者は、本船で誰もいなかった。数時間後、事故は起こるべくして起きた。船の乗組員はなんとか係船索を調節して栈橋に沿ってわずかに船を移動させたが、とぎすでに遅しで、フェンダーはその時までには栈橋の側壁から部分的にはぎ取られていた。

## 航海とシーマンシップ



### 接岸時のフェンダー破損（続き）

船長と乗組員は、水先案内人又は棧橋の職員による案内や指導の有無に関わらず、自分たちが操船と接岸位置についてほぼ常に法的な責任を有していることを認識しておくべきである。

実際に接岸作業を行なっている最中あるいは潮の変化によって、どこでフェンダーが船により破損させられるかといった、港湾の所有する設備との関係において望ましくない場所

を船長と乗組員が確実に認識できるよう、リスク評価の実施が検討されるべきである。接岸操船の間、船長は船首と船尾配置の士官から継続的観察と助言を受けるべきである。責任者の士官は、「部署を開く」前に、船や棧橋について突起部になる可能性という点で、最終的な係留位置が安全であることを確認する任務も課されるべきである。

さらなる予防措置としては、フェンダーに引

っかかる危険性がある場所にペイントを塗って目立たせたり、船の船尾近辺に「フェンダー禁止」と書かれた標識を使うといった形で、視覚的に注意喚起できるものを船体に取り付けるといったことがあるであろう。

### コンゴ共和国：領海の境界線

クラブで扱った最近の事例として、西アフリカにおける船と乗組員の拘留があった。本件は、通常の12海里の領海線を超えての錨泊や漂流は隣接した（沿岸の）国の許可なしでも行うことができると思い込むことの危険性を浮き彫りにした。

メンバーの船は、前の貨物を荷揚げした後で、指示を待つ間、コンゴ共和国の50海里ほど沖で数日間漂流していた。悪天候により、船長は船をより海岸に近いところに移動させ、最も近い海岸線から23海里の位置に錨泊した。同じ地点に錨泊して2週間後、船長の驚いたことには、2隻の海軍の船が現れ、護送される形でポワントノワールへ向かうように命じた。船は直ちに拘束され、船長を含めた4名の乗組員に対して「海賊船」であるもしくは金銭目的の活動を目論んでいるという嫌疑がかかり、地元当局（海軍とシークレットサービスを含む）によって上陸させられ尋問のため拘留された。乗組員の釈放を獲得する交渉は難しく、長引いた。船長と他の3名

の乗組員は2日間を拘置所で過ごし、さらにもう1週間、釈放されるまで地元のホテルに1週間拘留された。

船長はコンゴの領海は12海里しかないと感じて、自分たちの存在を地元当局に知らせる要件があることなど考慮に入れていなかった。

国連海洋法条約(UNCLOS)は第3条で領海の境界線を12海里と制定しているが、200海里の領海を主張するコンゴ共和国を含め、12海里よりも広い海域を境界線であると主張する国もまだある。

この一件は、沖で錨泊もしくは漂流する際に沿岸国の法律を犯すことを避けるため、適用される領海線を確認する必要性を示す重要な警告として役立つであろう。



## 中華人民共和国・嵐山（ランシャン）港沖の養魚場

クラブでは、ほとんどの場合山東省・嵐山港沖の海面下にあるムール貝養殖いかだであるが、養魚場に船が入り込んでしまう事例が依然としてあることについて、連絡を受けている。

報告された事例の一つにおいては、問題の船は貨物を荷揚げするために嵐山に到着した。港の外の安全な錨地にたどり着くと、船長は養魚場の位置が示されている港湾案内と地図を現地の代理店から受け取った。二等航海士は続けてECDIS海図に指定された養魚場の位置を記入し、これらのアップデートされた海図は錨地から指定された棧橋へ通航するために使われた。この通航の間、レーダー反射は検出されず、嵐山船舶交通システム(VTS)からも養魚場を監視するように指示されていたらしい漁船からも、合図や警告はなかった。船が係留して2日も経たないうちに、現地の代理店経由で、養魚場の所有者から事故の通知が届いた。

事故は類似した報告事例とともに調査され、その調査によって、そのような出来事に関わった船のほとんどは実はある時点で誤って認定された養魚場地域を横切っており、暗黙のうちに地元当局の通知や指示を入手したり注意したりしていなかったことが明らかとなった（ただし養魚場とされる場所が指定された地域の外にあると判明した場合もあった）。関わっている当局がこれらの養魚場が航路に非常に接近して存在することを許可するため、船が航路からわずかにでも外れると航海の余分なリスクとなることも一般常識である。

場合によっては、これらの認定された養魚場が現地代理店が提供した港湾情報では確認されなかったり、入手可能な海図に示されていないかったりといった証拠もある。さらに、様々な事例で関わった全ての養魚場では、航行警報が十分に示されていないかった。養魚場の所有者は養魚場の周囲に適切な警告標識を取り付けることが義務付けられているにもかかわらず、レーダー反射器や灯浮標といった他の表示を行うことをせず、しばしば小さな旗を用いている程度である。このために、特に視程が悪い場合は、その存在を見極めることが非常に難しくなる。

養魚場の所有者が適切な警告を立てる義務に違反している場合でも、養魚場の全てであるいは一部を認定された指定地域の外に設置した場合であっても、船が航路から外れたことが証明できる限り、船主が責任を完全に逃れられる可能性は極めて低い。

これらの状況を勘案すると、メンバー各位は常に注意を払い、とりわけ次の手段を講じることを検討するよう注意していただきたい：

- 嵐山港に出入港する際（他の航行要件を前提として）海図では航路の両側どちらにも障害物がないことを示していても、針路を変更することなく定められた航路に従うこと。
- 航海計画の段階で、現地の代理店、港湾当局、VTSから養魚場の位置に関する最新情報を求めること。
- 中国海事局（MSA : Maritime Safety Administration）発行の航行警報に厳密に従い、代理店から受け取った情報が疑わしい場合は特に、海事局からの援助を求めること。
- 常に適切な見張りを配置し、標識が示されていないかったり不適切に示されている漁網の危険に見合った安全な航海速度を維持すること。

## コンテナと貨物

### 貨物の損傷：不適切な梱包

クラブに報告された最近の事例では、香港からヒューストンへの途上での中程度の荒天中に圧力ボイラ部品の積荷が損傷した。本船は高い波とビューフォート階級9の風に遭遇した。船長は横揺れと縦揺れを最小にするように速力と針路を調整したが、その行動にもかかわらず、船長が船倉で行った調査により、第2船倉に積み付けられた貨物が損傷していたことが明らかとなった。

調査するサーベイヤーが損傷の特徴と程度を確認するためヒューストンでの荷揚げ作業に立ち会った。貨物の積み付けと固定は良好であり貨物固定マニュアル（CSM）の指示に従っていることがわかった。結論は、小さい寸法の山形鋼の枠組みで構成された貨物の梱包と保護（荷送人により行われた）は大洋航海には不十分であることがわかったといったものであった。

貨物の積み荷役と積付けはその過程をとおし一等航海士により監視されたが、彼は貨物の梱包と保護には注意を払っていなかった。ボイラの管を保護するために使用された鋼構造物の設計と鋼構造材（山形材）の寸法は明らかに海上で予想される力に対して不十分であり、明らかに内陸輸送と陸上の積付けのみ適応させるように設計されたものであった。

荷送人は貨物を大洋航海の厳しさに耐えるに十分な方法で梱包する義務がある。船長（船主）は、積付けと固定のための契約の条件下では責任はないかもしれず、また不適切な梱包の結果に責任があることはまれであろうと

はいえ、それでも、船長とそのような貨物の積み荷役と積付けに責任がある関係者あるいはその両方は、意図している航海に対する梱包／保護の適切さに注意するよう努力すべきであり、用船者が荷送人あるいはその両方にすべての明確な懸念を通告すべきである。いかなる場合でも船長は、本船と船上に搭載されている貨物にその梱包作業の失敗から起こり得る損傷や危険がないことを保証するために貨物が梱包され保護されることを確実にする義務を有している



### インドからのリン酸貨物

最近ケミカルタンカーのステンレス鋼の貨物槽がインドの東海岸からのリン酸貨物の運送で損傷するという事故があった。

ステンレス鋼貨物槽の損傷範囲はタンク表面の軽い点食からより広範囲にわたる腐食に及び、右の写真に示すようにタンク表面をはがす結果となっている。修理は多大な労働力と時間を要し得るとともに、輸送される貨物のコンタミネーションという付随的な危険がある。これらの危険を最小化するため、以下の問題を考えるべきである：

#### 乗組員の知識

乗組員が運送する貨物の種類と本船のタンク内のステンレスの種類に精通していることが重要である。食品級のリン酸はステンレス鋼に対する腐食性はないが、肥料級のリン酸ははるかに強い腐食性がある。乗組員は安全管理システム（SMS）に精通しておかねばならない。この安全管理システムはリン酸輸送の危険についての情報を含むべきであり、船上に積荷される貨物の最高温度についての指針を含めるべきである。

#### 貨物槽レジスタンステーブル

フッ化物と塩化物の濃度は、貨物温度と共に、貨物がステンレス鋼貨物槽に反応するかも知れない度合に影響するであろう。貨物槽レジスタンステーブルは、通常製造者により用意されるもので、輸送のための安全な温度の水準についての情報を提供する。

#### 積み荷役の温度を継続的に記録する

貨物は時々過大な温度で荷積みされ得る。乗組員は温度ゲージの場所がどこかを承知しておき、積み荷役開始時と荷役中の貨物温度を監視するべきである。温度が過大であれば、積み荷役を中止すべきである。



## 液状化：荷送人は水分値を制御するための試料採取と試験を策定することとなる

2017年1月1日に発効するものとして、IMOは‘液状化のおそれのある固体ばら積み貨物のための試料採取、試験及び水分値を制御するための手順を策定・承認するための指針’に関し、国際海上固体ばら積み貨物（IMSBC）コードの改訂を導入した。

指針の目的は次のとおりである：

- ・荷送人のIMSBCコードで要求される試料採取、試験及び水分値制御の手順の準備を援助すること。
- ・荷積み港の所管官庁のIMSBCコードに基づく当該手順の承認と実施の確認を援助すること。液状化は、あるバルク貨物の水分値が定められた運送許容水分値（TML）を超えた際に起こり得る。これらの貨物はIMSBCコードにおいて種別Aの貨物に分類される。そのため、ばら積みの油のような液状化貨物を輸送するように設計された船舶又は鉱石運搬船でない限り、水分値を貨物のTMLより低くすることが非常に重要である。もしも通常のばら積み貨物船で固体貨物が液状化することがあれば、結果は本船が急速に正の復原力を失うような破滅的なものとなり極めて短時間のうちに船を失うことになる。

IMSBCコードは、安全な輸送のため委託貨物の受け入れの可能性を試験により決定すると述べている。従って、IMOはMSC.1/Circ.1454/Rev.1を受けて、試料採取、試験、水分値制御の手順を確立する荷送人のための指針を策定した。これらの手順は、船積み港の所管官庁により承認され実行が確認されることとなっている。指針は、荷送人と所管官庁に課される要件を概説している。

### 荷送人

荷送人は、次についての説明を含む試料採取手順の策定が要求されている：

- ・試料採取される貨物
- ・物質（種類、粒径、組成）
- ・試料採取の時間と頻度、場所
- ・試料採取の方法
- ・試料採取に使用する器材
- ・試料採取の責任者とその訓練
- ・技術的な監督責任者とその訓練
- ・訓練の継続、内部監査、小口試料のトレーサビリティと試料採取装置の保守についての記録

指針はまた、荷送人により作成される試験手順の要件を述べており、次が含まれる：

- ・水分値を決定するために採用した試験方法と貨物の受入れ可能性に関する記述
  - ・IMSBCコードの中の参照した種々の物質についての国際的に及び国内において承認された方法のリスト
  - ・試験方法を実施する手順書
- 試験方法は次のようなものでなければならない：
- ・再現性がある
  - ・船舶レベルで互換性がある結果を出せる
  - ・フィードバックと矛盾しない
  - ・液状化に対する安全余裕を提供できる
  - ・水分値がTML以下であることを担保する

指針はまた、貨物の水分値を制御する手順を作成することを荷送人に要求している。重要なことは、ひとたび水分値が計測された後は、それがTML未満のままであることを担保することである。この手順は、生産地と船舶との間で水分値に影響を及ぼすかも知れない要素に基づいたものでなければならない。手順は以下を扱わなければならない：

- ・生産地の地理的な形態
- ・貯蔵場所
- ・生産地から貯蔵場所、それから船舶への輸送方法
- ・貯蔵場所において取られる予防措置
- ・陸上から船舶への船積みの方法と降雨からの保護
- ・輸送/積付け作業の異なる段階における試料採取
- ・貨物が船積みを認められない場合を確認する手順
- ・定期的な内部監査
- ・関係する人員の訓練
- ・記録の保管

### 所管官庁

船積み港の所管官庁は次が要求される：

- ・荷送人に対し初回の検査を行う。これは荷送人の手順が承認されたことを記述する（IMSBCコード第4.3.3章により要求される）書類が船長又は代理人に交付される前に行われなければならない。これは、手順がIMSBCコードの規定を満足し、関係する人員が適切な訓練を受けていることを担保しなければならない。
- ・荷送人の手順の更新検査は、船積み港の所管官庁により指定された期間内、ただし5年を超えない期間内に行う。
- ・中間検査は、IMSBCコードで要求される書類の初回更新時の前に行う。

所管官庁は、承認の前に手順に対するすべての変更を綿密に検査しなければならない。所管官庁はまた、荷送人の手順がIMSBCコードに従って初回及び更新検査の後に承認されたことを記述する書類を提供しなければならない。この書類は指針MSC.1/Cir.1454/Rev.1に概説された手順に適合していることを記載し所管官庁により署名され、この書類の写しはIMSBCコードに従って船長または代理人に提供されなければならない。

IMSBCコードのこれらの規則の実行が、更なる液状化の事例を防止する助けになるであろうことを希望する。

## 汚染

## ブラジルにおける油の流出：小さな流出が大きなクレームになることをどのようにして避けるか

世界的に大きな油流出の数が大幅に減少しているにもかかわらず、多数の小さな、運航上の油流出が起きている。しかし、油流出が相対的に小さいからといってあまり深刻でないと見なすべきことを意味するわけではない：小さな油流出は必ずしも小さいクレームに一致するとは限らない。

ブラジルでは、連邦検察庁の方針は、長期間の影響の可能性があるとして認識されることから小規模の油流出も大規模のものと同様に深刻に扱うというものである。小さな油流出は、事故の何年間も後になって初めて大規模な環境と「道義的な」損害のクレームという結果になるかもしれない。事件の事実についての記録と情報は記録保管所へ送られ証人はもはや得られないかも知れない。従って、課された罰金の支払い後に比較的小さなクレームでことが終わるように見えても、一件書類（ファイル）を閉じる（クレームを終結させる）ことは、長期的には正しいことではないかも知れない。

ブラジルの弁護士事務所Siano & Martins Advogadosからの助言は、たとえ初めのうちは最初の罰金が当局に支払われ、清掃費用が処理された後に一件書類を閉じることが論理的に見えるかもしれない、小さな油流出は注意して扱うというものである。船主に対し問題を引起こす特定の法的諸問題がある：

- 動植物の生息場所またはその他の生物の環境汚染を主張し大規模な環境損害があったことを求めて、民事訴訟が提起されるかも知れない。これらは「道義的な」懲罰的損害の適用、遅延損害金、インフレーションによって更に増大するかも知れない。

- 最近のブラジル高等裁判所の決定は、民事訴訟については、（環境損害の長期的性質に基づき）消滅時効はないと判決した。

- 検察官が損失を立証することなく環境損害について請求することは可能かも知れない。これは、サンパウロ環境局により作成された、請求を定量化するための指数関数の式を適用することによって可能になる： $\text{価格（米ドル）} = k[10(4.5+x)]$ （CETESBの式として良く知られている）。（ $k$ は当事者についての以前の事故の数（ $k=1$ であれば初回の油流出者、2回目であれば $k=2$ 、等々）、 $x$ は0.1から0.5の間で見積もられることとなる5つの変数の合計を考える：流出量、脆弱性、毒性、油の持続性及び生物の死亡率）。

この損失を計算するための一見したところ独断的な式は議論の余地がある。ITOPFは最近次のおり論評している：「油の放出が必然的に限定した自然の環境資源に損害をもたらす結果となるという理論モデルの

基本的な仮定または尺度が科学的に正確ではない…最も注目すべきは、式は事故の後で行われる清掃を何ら考慮していないことである。よく管理された清掃作業によって、影響を受けた場所の自然回復の速度は速められるし、また、そうすることによって、環境への影響を軽減することを助ける」。

そのようなクレームの防御は、適切に保存された確証に基づくことが基本である。環境に対する物理的損害の科学的評価は、仮説の数学モデルにより計算された推定損害に立ち向かう最良の方法であろう。取りかかる必要があるかも知れない行動は次を含む：

- 実地での試料採取をとおして事故の付近の可能性のある汚染物質の出所を見付け出す、

- すべての海岸線の油の特質と影響を受けた可能性のある生息環境を含む、すべての汚染物放出の規模と程度を決定する、そして

- 現地の漁業と観光に与える潜在的影響を調査する。

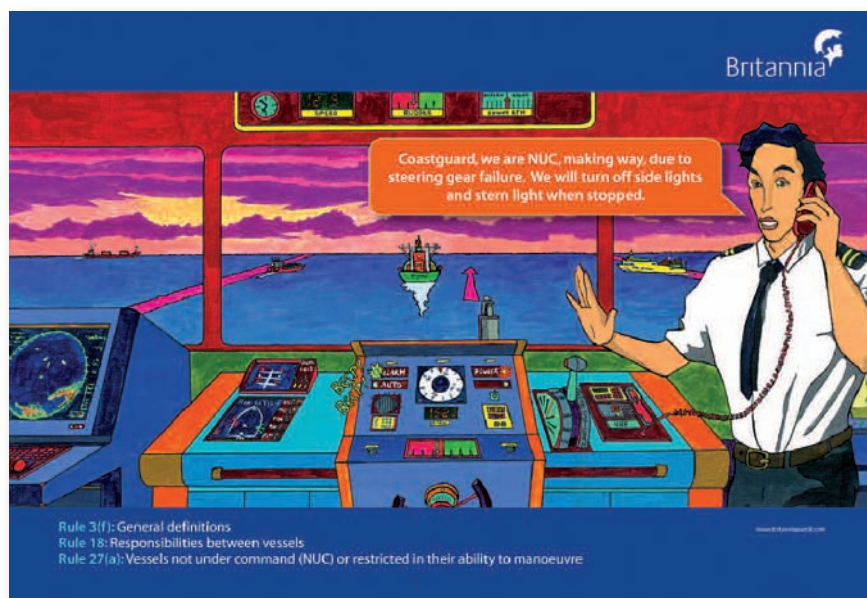
結論として、ブラジルでは、ただの小さい汚染事故であっても上記の行動を考慮することを勧める。実地調査と試料採取に的を絞った費用は一般にたいしたものではなく、そのような行動は責任を免れ、また通常かなり大きい環境損害に関連するクレームをする第3者に対する潜在的な復元責任から自身を守るのを助けるかも知れない。



## ロスプリベンション

### ロスプリベンションポスターキャンペーン： 衝突予防規則第3条(f), 18条, 27条(a)

最近何隻かの船が、水先人の乗船を待って漂流中‘運転が自由でない状態にある (NUC)’信号を誤って使用したことについて咎めを受けた。



ポスターに示された状況は；夕暮れ時に本船は船舶が輻輳する中を進んでいる；赤く点滅する計器盤の警報が船橋チームに操舵装置が故障したことを知らせている；機関テレグラフは‘機関停止’の位置にある；本船は12.5ノットを出している；NUC灯火（垂直線上に紅色の全周灯2個）及び白色の船尾灯と一緒に左舷、右舷の舷灯が表示されている。当直航海士はその状況を認識させるため現地の沿岸警備隊を呼び出しており、速力がなくなった時（表示された紅色の全周灯2個は残しておく）船尾灯と舷灯のスイッチを切る意図を説明している。

衝突予防規則第3条-一般的定義-は、運転が自由でない状態にある (NUC) 船舶とは、例外的な事情によりこの規則に従って操縦することができず、このため他の船舶の進路を避

けることができない船舶であると述べている。このことは主機関や操舵装置の故障の結果としてまたは他の例外的な事情があれば正当化されるものの、仮に本船が単に水先人の乗船を待って漂流しているのであれば正当化されないであろう。NUC灯火または形象物を不当に表示した船舶と動力船と間の衝突の状況下では、船長または当直航海士あるいはその両方に対し行政処分が行われる結果になるかも知れない。

主機関、操舵装置または他の欠陥が修理されれば直ちに本船はNUC灯火を消し（又は屋間の信号を下して-垂直線上に黒球2個-）、通常の‘動力船’としての灯火を表示して、衝突予防規則の動力船のための操船規則および航行規則に従って進航する。

#### 第3条

##### 一般的定義

f) 「運転が自由でない状態にある船舶」とは、例外的な事情によりこの規則に従って操縦することができず、このため他の船舶の進路を避けることができない船舶をいう。

#### 第18条

##### 各種船舶の責任

第9条、第10条及び第13条に別段の定めがある場合を除くほか、

a) 航行中の動力船は、次の船舶の進路を避けなければならない。

- i) 運転が自由でない状態にある船舶
- ii) 操縦性能が制限されている船舶
- iii) 漁ろうに従事している船舶
- iv) 帆船

b) 航行中の帆船は、次の船舶の進路を避けなければならない。

- i) 運転が自由でない状態にある船舶
- ii) 操縦性能が制限されている船舶
- iii) 漁ろうに従事している船舶

c) 航行中の漁ろうに従事している船舶は、できる限り、次の船舶の進路を避けなければならない。

- i) 運転が自由でない状態にある船舶
- ii) 操縦性能が制限されている船舶

d) (i) 運転が自由でない状態にある船舶及び操縦性能が制限されている船舶以外の船舶は、状況の許す限り、喫水による制約を受けている船舶であって第28条に定める燈火または形象物を表示しているものの安全な通航を妨げることを避けなければならない。

ii) 喫水による制約を受けている船舶は、その特殊な事情を十分に考慮しつつ、特に注意を払って航行しなければならない。

e) 水上にある水上航空機は、原則として、全ての船舶から十分に遠ざからなければならないが、また、これらの船舶の通航を妨げることを避けなければならないが、衝突のおそれがある場合には、この部の規定に従わなければならない。

f) (i) 離水、着水及び水面に接近して飛行する表面効果翼船は、他のすべての船舶から十分に遠ざからなければならないが、また、これらの船舶の通航を妨げることを避けなければならない。

ii) 水面上運航状態の表面効果翼船は、動力船としてこの部の規定に従わなければならない。

#### 第27条

##### 運転が自由でない状態にある船舶及び操縦性能が制限されている船舶

a) 運転が自由でない状態にある船舶は、次の燈火又は形象物を表示しなければならない。

- i) 最も見えやすい場所に垂直線上に紅色の全周灯2個
- ii) 最も見えやすい場所に垂直線上に、球形の形象物又はこれに類似した形象物2個
- iii) 対水速力を有する場合には、i)に定める燈火のほか、舷灯1対及び船尾灯1個

Tindall Riley (Britannia) Limited  
Regis House  
45 King William Street  
London EC4R 9AN

Tel +44 (0)20 7407 3588  
Fax +44 (0)20 7403 3942  
www.britanniapandi.com

RISK WATCHはブリタニヤP&Iクラブが発行するもので、クラブのウェブサイト(www.britanniapandi.com/en/publications)でご覧いただける。

RISK WATCHに掲載された記事その他の他への記載については、事前に文書による編集者の了解をお取り付けいただきたい。

## ロスプリベンション

### ブリタニヤが船橋作業に関するビデオを作成



22分間のビデオが英国サウサンプトンのウォーサッシュ海事大学（Warsash Maritime Academy）のフルミッション操船シミュレータを使って制作され、さらなるビデオも制作中である。

ビデオは、固定及び浮遊物体へのクレームに関するクラブの拡張根本原因解析の一部として調査された多くの事例に基づいている。

ビデオは、日常作業中における船橋チームの日頃の振る舞いや第三者との意思の疎通が悲惨な結果に終わる事例について解説している。

メンバー各位は、このビデオとワークショップをご自身の訓練プログラムに是非組み入れていただきたい。ビデオは、組織内の安全文化を創り出す上で誰もが果たすべき役割を持っているという自覚を促すため、乗組員や陸上職員にふさわしいものである。

メンバーはブリタニヤのウェブサイトでは

ビデオを見ることができ、3部構成の映像それぞれの主な習得事項やビデオ音声の原稿も含めて、わかり易く説明した概要をダウンロードすることができる。

[www.goo.gl/RrKJH9](http://www.goo.gl/RrKJH9)

ビデオを入手したいメンバーは、以下に電子メールで連絡されたい：

[info@britanniapandi.com](mailto:info@britanniapandi.com)

## その他の問題

### ソーシャル・メディア(SNS)：事故の画像を掲載してはならない

メンバーの船上で最近起きた火災は、写真が事故の直後に乗組員によって撮られ、SNSに掲載されるという問題を浮かび上がらせた。

本事例においては、一人の乗組員によって掲載された写真は海運関係のメディア・ウェブサイトでも利用された。ウェブサイトでは、船と事故の詳細を伝える記事に画像を添えた。

パブリック・ドメイン（公知の情報）となった写真は、次のような形でメンバーやクラブに困難を引起こしうる：

- ・貨物関係者や用船者は事故に気づくことが可能になり、船が次の寄港地に到着した際に彼等の弁護士や専門家による船上調査を要求する件数が増加する。

- ・画像は、事故に起因するクレームに関してメンバーの立場を不利にする可能性がある。

船長には乗組員に事故の最中や事故後に写真を撮らないように要求することを勧めるが、もしも写真を撮ってしまった場合は、写真を第三者によって使われる可能性のあるソーシャル・メディア・プラットフォーム(SNS)に掲載されることがないようにすることを勧める。



(監訳) 矢吹英雄 東京海洋大学名誉教授

編集者より 編集者一同、『Risk Watch』が皆様のお役に立ち、適切で全体に面白い内容であることを願い、さらに改善に向け努力しております。皆様のご意見をrwatched@triley.co.ukまでお寄せ下さい。

(翻訳) ブリタニヤP&Iクラブ日本支店

(以上の記事は英語版の日本語訳です。日本語訳と英語版の間に齟齬がある場合は英語版の内容を優先下さるようお願い申し上げます。)