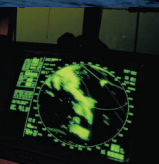


RISK WATCH



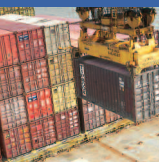
航海とシーマンシップ

1 衝突事故例



リスク・マネジメント

- 4 救命艇の安全と落下防止装置 (FPDs)：最新情報
- 5 ロスプリベンション：タンカー荷不足クレームの調査



コンテナと貨物

- 6 LPG荷不足クレーム：陸側のタンクは貨物の全量を受け取ることができない可能性もある
- 6 ビルジ警報
- 7 菜種油かす：コンテナでの運送における諸問題
- 7 アジア諸国における遺伝子組み換え (GM) 貨物の廃棄



その他の問題

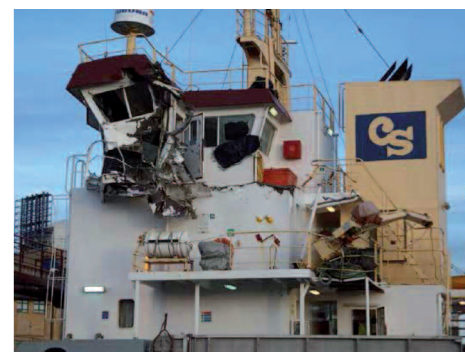
8 新刊案内

衝突事故例

PAULA C と DARYA GAYATRI：輻輳する通航帯における適切な船橋チーム管理の重要性



DARYA GAYATRIとPAULA Cの損傷



2013年12月10日22時45分、一般貨物船 PAULA C (以下P号) はドーバー海峡分離通航帯 (TSS) を南西に向かって進んでいた。暗く視界が良い澄んだ夜であった。本船は空船でイングランドのプール (Poole) に向っていた。

P号の船長は航海当直に当たっていた。23時00分、船長は夜間命令を完成させて、二等航海士に当直を引き継いだ。二等航海士は20歳で、その年の6月に見習航海士を終えていた。それは、資格を持った航海士としての最初の航海であった。

ドーバー海峡を通過する以前に二等航海士は、単独当直者として10回の当直を行ったが、当直の大部分はスペインからドイツへ航海中であり、比較的平穏な海域であった。彼は8月に定員外の次席航海士としてP号に乗船し、最初の3カ月間の乗船時には、船橋当直に本船の前二等航海士 (彼もまたどちらかといえば新任の) に同伴していた。

当直引き継ぎの間、二等航海士は南西通航路に沿って進む多くのレーダ目標、特にP号の右舷船尾距離1.9海里の目標に気付いた。レーダ画面に表示されたAISデータを使用して、レーダ目標が空船のばら積み船で米国のボルチモアへ航海中のDARYA GAYATRI (以下D号) であると確認した。彼はまた、D号が最接近距離 (CPA) 0.5海里でP号を追い越しつつあることを確認した。両船は、ドーバー海峡分離通航帯を南西方向に通航していた。

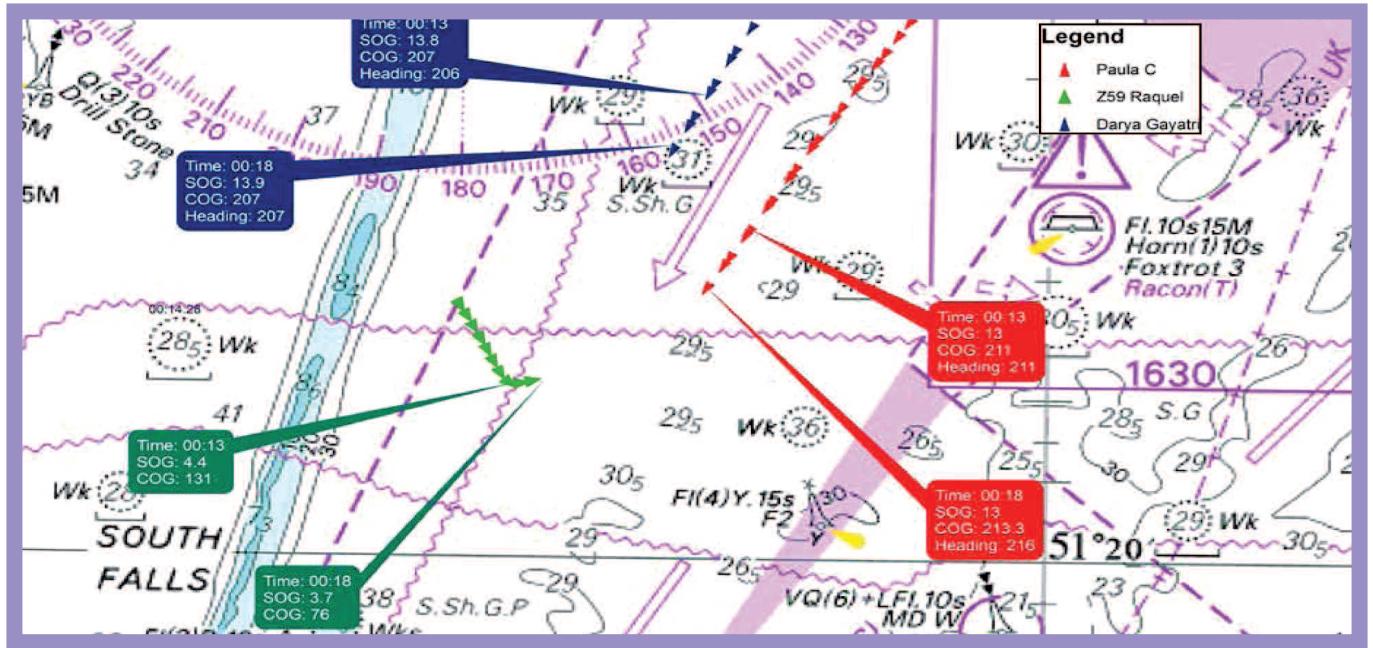
船長は23時05分に船橋を降りる際、二等航海士に計画航路を維持し、何か疑問があれば船長を呼ぶよう指示した。見張役の甲板主は二等航海士に付き添っていなかった。

23時45分、P号は変針点に達し、二等航海士は船首方位を227°から212°に変え、0時0分に本船の位置を紙海図に記入した。

0時11分、二等航海士は右舷船首20°に船を視認した。彼は双眼鏡をとおして左舷灯と甲板の照明灯を視認することができた。左舷のレーダ画面に表示された目標のAISデータから彼は、船は3.9海里の距離にあり、CPAは0.1海里であることを確認した。二等航海士は船をARPAで捕捉せず、船名やその状態を特定するためAISデータを使用しなかった。彼は、船はP号の船首を右舷から左舷に横切っており、P号は避航船であると判定した。

二等航海士の判断に反して、P号の船首方向の船は動力船 (衝突予防規則でいうところの) ではなくベルギー船籍の漁船RAQUEL (以下R号) であり、トロールに従事している漁船として適切な灯火を表示していた。二等航海士はどのような漁業状況であるかを見誤った。たぶん点灯されていた甲板の照明灯からのグレア (ざらざらする光) のせいであろう。R号は4.8ノットの速力で、153°の針路上で網を引いていた。

航海とシーマンシップ



0時13分および0時18分における船の位置

衝突事故例（続き）

R号の船長は当直に立っており、周辺他船を視覚、レーダ、AISで監視していた。船長は通航路に沿って進むP号とD号を視認しており、両船の進路をあげておくための動作をとる必要があることを認識していた。0時13分、P号がトロール船の左舷船首から3.4海里離れた状態で、R号の船長は最終的には漁船を北西の船首方位に回頭させることを意図して何回か行った左転の最初の左転を始めた。R号の操縦性は漁具により制限されていたため、一回で大幅に変針することは不可能であった。

0時18分、P号の二等航海士は、彼が避航船であるという理解に従って、自動操舵装置（オートパイロット）の船首方位をほぼ20°右変針する230°に調整した。R号とP号は1.82海里離れており、何の音響信号も行われず、二等航海士は右舷船尾を見渡して至近に他の船がないことを確かめることは行わなかった。

P号が新しい船首方位に定針したとき、二等航海士は当時ほぼ正船首にいたR号が北東に変針したことに気付いた。二等航海士はこのことを理解できなかった。彼は、なぜ通航路を横切っていた動力船がこのように操船しようとするのかわからなかった。これに呼応して、二等航海士はP号の船首方位をさらに右舷に向けて調整した。0時22分の時点でP号の船首方位は266°、漁船はP号の左舷船首約30°、距離1.1海里であった。D号はP号の右舷正横0.98海里的距離にあった。

それから2分間にわたって、P号の二等航海士は船首方位を左に転じるようにオートパイロットを調整し（253°まで）、その後右に戻した（287°まで）。

P号の船首方位の変更は、ドーバー沿岸警備隊（DCG）の当直士官によりレーダで観測さ

れた。彼は二等航海士の意図を明らかにするため、VHFの11チャンネルでP号を呼んだ。

DCG：私はその状況をみました。なぜ大きく右転したのか教えてください。

P号：はいはい、私は船を捉えた…ウーン…船首を横切る…そうして私は、私は避航を始めたがR号が変針した、どうぞ二等航海士が答えた。

DCG：'現在貴船の左舷船首にいるのは漁船ですが'沿岸警備隊が尋ねた。

P号：'そうです、それは、あ、あ、正しいです、どうぞ二等航海士が答えた、自信がないように聞こえる。'

DCG：'今日のようなことを意図していますか、360°回頭しようとしていますか'沿岸警備隊が尋ねた。

どのような動作をとるべきか明確でなく、また状況認識を失っていたため、二等航海士は沿岸警備隊の質問を提案と解釈した。

P号：'あ、あ、今意図していることは、ええ、360°回頭です。どうぞ。そうです右へ'

DCG：'南西に航行する船、D号、と話をしましたか'沿岸警備隊が尋ねた。

P号：'いえまだです、私は、えー、まだ操船をしています。その機会がありませんでした。'二等航海士が答えた。

やりとりの直後、二等航海士は手動操舵を選択して右舵角35°とした。P号は急激に右転し始めた。彼は視覚またはレーダで意図した操縦が安全であることを確かめず、また右転していることを示す信号を行わなかった。彼

は、D号がP号の右舷正横51mにいたことに気付かなかった。

D号では、二等航海士が当直中であった。彼はどちらかといえば経験があり、ドーバー海峡を以前に3、4回通航する機会があった。彼は見張り役の甲板手と一緒におり、0時23分の時点で、P号がD号の2ケーブル（0.2海里）前方を横切るであろうと判定した。彼はまたR号がD号の前方にあり、漁業に従事していることに気付いていた。彼は、両船を厳重に監視していた。

0時24分にP号が右転したので、ドーバー沿岸警備隊（DCG）の当直士官はVHF 11チャンネルでD号を呼出し、当直航海士が応答した：

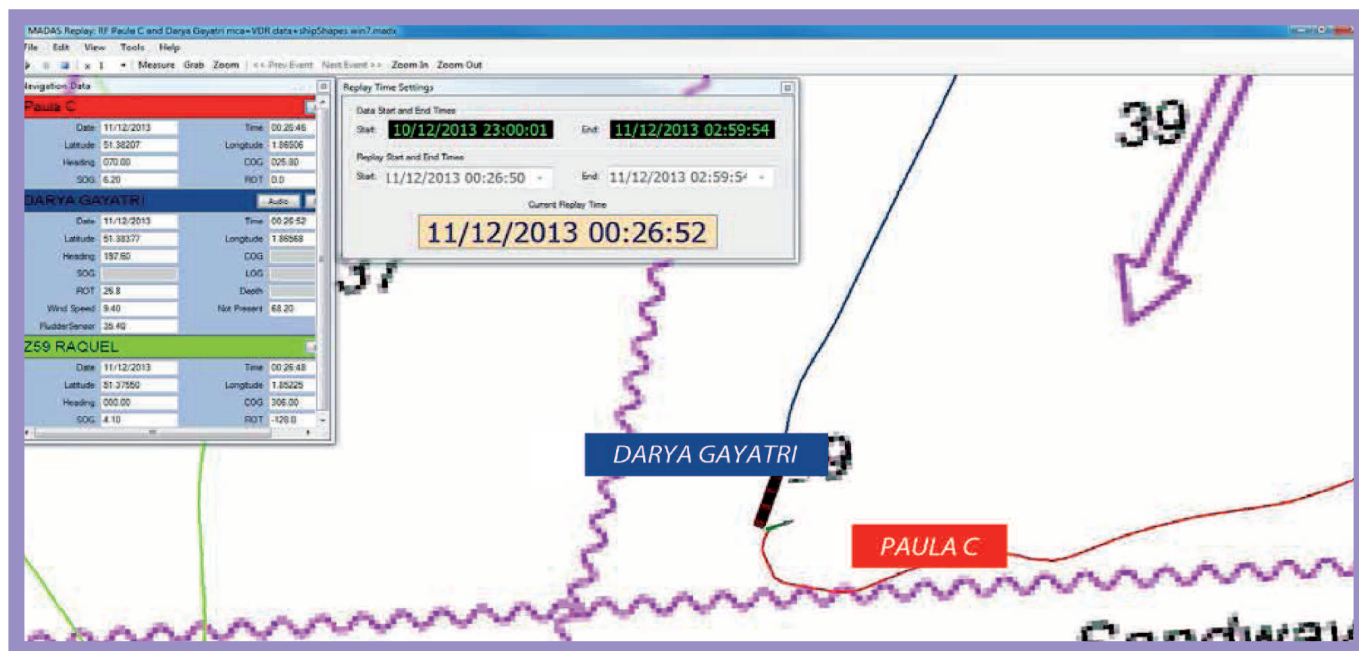
D号：'ドーバー沿岸警備隊、D号です、私はあなたの会話を受信しました、あー、P号が360°回頭をするであろうという、あー、私は左に行きつつあります、どうぞ'

DCG：'あなたは状況を認識していますか。'沿岸警備隊が答えた'あなたは実際に貴船の前方に漁船を見ることができのでしょうか：それは正しいですか'

D号：'はいそうです、ドーバー沿岸警備隊、私は本船の前方に漁船を見ることができません。漁船は今本船の北西に針路を変えました、どうぞ彼は確認した。'

DCG：'了解、有難うございます、貴船が気付いておれば、有難う'沿岸警備隊は通信を終えた。

D号の当直航海士はVHFでの会話を終えた直後手動操舵に切り替え、見張りに操舵にあたるよう指示した。



衝突

両船の航海士は‘疑念’を持っていたが、どちらもその時点まで船長を船橋に呼ばなかった。

0時26分、D号の当直航海士は左舵一杯を命じたが音響信号は行われなかった。もうP号は角速度を増しながら船首方位297°を超えて回頭を続けていた。D号の当直航海士は、P号が右へ向けて回頭を続けていたことに気付かなかった。彼は、P号がD号の船首を航過するだろうと思い込んでいた。彼はD号が左転したことによって、両船が右舷対右舷で航過すると期待していた。

0時26分少し過ぎ、左舵角とした18秒後、D号は左に向けて回頭を始めた。同時に二等航海士はP号がばら積船（自船）に向かって回頭を続けていることに気付いた。彼は即座に見張りに右舵一杯を命じてから、船室にいる船長に‘至近’に他船がいると電話で伝えた。彼は数秒間エンジンレグラフを後進として減速することを試みたが、後進運動の効果が出るまで時間がないことを見極めた後、レグラフを前進全速に戻した。

0時27分、P号の左舷船橋ウイングがD号の左舷錨と衝突した。D号の船長は、接触した丁度その時船橋に到着した。衝突時、D号は船首方位198°、12.9ノット、P号は船首方位070°、6.2ノットであった。

一方その頃R号は、0時13分に左へ変針を開始して、すでにTSSを出ており、危険を回避した状態で操縦していた。

状況認識の欠落

英国海難調査部（MAIB）は、他にもあるが中でも、次のように判断した：

1) 世界で最も混雑する船舶通航路の一つで、経験の浅い航海士に単独での船橋当直を認められたP号の船長の決定は不適切な判断であった。

資格を得てから二等航海士はたった10回の船橋当直にしか従事しておらず、ドーバー海峡において夜間、見張りの支援を受けずに船橋当直を行う十分な能力を間違えなくまだ持ち合わせていなかった。そのことから、そのような混雑する船舶通航路で初めて試されたとき、彼が状況認識を失ったことは驚くべきことではない。

2) P号の二等航海士は、適切な見張りを維持するために利用可能な電子機器を有効に使用せず、またR号が漁船であることを見分けられなかった。彼は最初の230°への変針に先立ってARPAの‘試行操船’機能を使用せず、また変針の前に本船の右舷側が安全であることを確実にするといった基本的な確認を実行しなかった。

3) また二等航海士の未熟さゆえに、時期を得ておりそれ自身は善意でなされたドーバー沿岸警備隊による介入も、衝突の一つの要因となってしまった。より経験のある航海士であれば、そんなに簡単に‘360°回頭’に関する沿岸警備隊の質問に左右されなかったかもしれないが、若い二等航海士には（彼は次にどのような動作をとるかかわかっていなかったことを考えると）、それは影響力の大きいものであった。

4) P号では、状況にかかわらず、追加の見張りが雇われることは、たとえあったにしても極めてまれであったということは明白である。もし見張り役の甲板手が船橋の二等航海士に付き添っておれば、彼は二等航海士の業務を支援し（例えば、右舷側に妨げるものがないことを確認する、D号を監視する、または必要な時操舵にあたることによって）、二等航海士が状況認識を維持するのを助けることが可能であった。

5) P号の当直航海士もD号の当直航海士も、明らかに‘疑念’があるにもかかわらず、指示を受けていたように船長を船橋に呼ぶということをしなかった。P号の当直航海士が、やはり当直者であり先頃就寝した船長の邪魔をするのを望まなかったということもあり得る。‘何らかの疑念があれば’呼べという船長の命令を効果のあるものにするためには、書くだけでなく、意味のあるものでありまた理解されるものである必要がある。

リスク・マネジメント



救命艇の安全と落下防止装置(FPDs)：最新情報

最近の何十年かにわたって、救命艇の安全基準の向上へと向かうゆっくりではあるが着実な動きが見られた。装置と必要な訓練の基準を向上させることに焦点を当てた多くの取り組みがなされてきた。

2001年に英国海難調査部(MAIB)は救命艇の安全に関する研究を発表し、それを元にIMOへの提言がなされた。これらの提言はSOLAS第三章と国際救命設備コード(LSAコード)の改正へと発展し、2011年5月の第89回海上安全委員会が採択された。

新しい規則では、現存するすべての救命艇の負荷離脱及び回収装置(OLRRS)を出来るだけ早い機会、2013年7月1日を期限として、評価することを要求した。この評価手順はOLRRSがLSAコード(第IV章)の新しい要件に適合するかどうかを知るために設けられた。もし現存の装置がLSAコードの要件に適合しなければ、不適合の離脱装置は製造業者によって改修もしくは新しい要件に適合する装置と交換されなければならない。この改修もしくは交換は2014年7月1日以降、最初に予定されている乾ドックまでに行われなければならない(ただし、いかなる場合でも2019年7月まで)。手順の詳細はIMO海上安全委員会サーキュラー1392(MSC.1/Circ.1392)でなされており、以下のリンクからアクセスできる：

www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=30629&filename=1392.pdf

IMOサーキュラーの重要点は次のとおりである：

落下防止装置が以下に挙げる条件を満たすまで、各船においては、落下防止装置(FPDs)の取付及び使用のためのガイドライン(MSC.1/Circ.1327)に従った落下防止装置が各現存の救命艇の離脱及び回収装置として用いられなければならない：

- 1) LSAコードに適合していると判明、もしくは
- 2) 改修されてLSAコードに適合していると判明、もしくは
- 3) LSAコードの4.4.7.6.4節から4.4.7.6.6節及びこれらのガイドラインの16節と17節(オーバーホール点検)に適合していると判明、もしくは
- 4) 改修されてLSAコードの4.4.7.6.4節から4.4.7.6.6節及びこれらのガイドラインの16節と17節(オーバーホール点検)に適合していると判明、もしくは
- 5) 新しい救命艇離脱及び回収装置と交換される。

MSCサーキュラーに含まれるガイドラインの全文は、以下のリンクからアクセスできる：
www.mardep.gov.hk/en/msnote/pdf/msin1350anx2.pdf

落下防止装置が安全性を危うくすることなく正しく用いられ真の恩恵をもたらしていることを確実にするため、落下防止装置の取付及び使用のためのガイドライン(MSC.1/Circ.1327)に留意することが重要である。

新しい規則が2014年7月1日に施行され、IMOのガイダンスが2011年5月に発行されるにも拘らず、取り付けられるべき落下防止装置なしで運航している船が数多く見受けられる。加えて、離脱フックの故障及び落下防止装置が取り付けられていなかったために救命艇が吊索から水中に落下したという、最近起

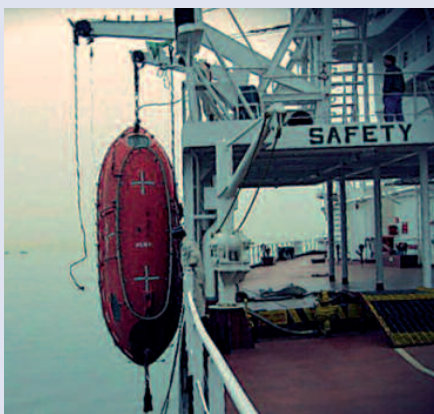
きた事故についての報告も受けている。何人も乗組員が病院での治療を要したが、幸いにも死者は出なかった。

偶発的な離脱の原因は様々であり、取り付けられた装置の故障に限定されるものではない。乗組員は船上に設置された装置に精通していないことがしばしばあり、また、保守を怠っていることも偶発的な離脱の一因となりうる。

落下防止装置の使用により、離脱フック装置の故障やヒューマンエラーによって引き起こされる偶発的な離脱を効果的に防止できる。すべての船主、運航者、船長及び乗組員は、乗船時に落下防止装置の使用が一般的なことになっているかどうかを確認することが推奨される。

たとえ装置がLSAコードの新しい要件に適合していても、これらの設備がすべての不測の事態を防ぐことが出来るわけではない。そうであっても、落下防止装置を用いることの利益は、船上での安全に関する会合の場で話し合われるトピックとして推奨されるものである。

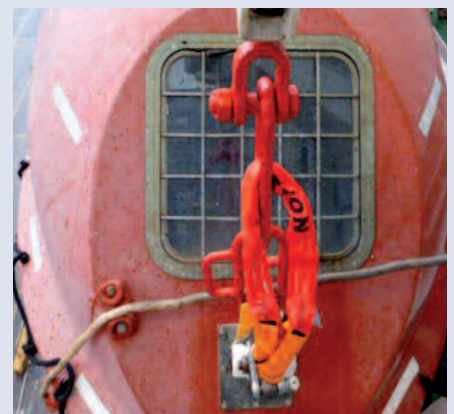
利益は明らかである。落下防止装置は救命艇を操作する船の乗組員に対して次の段階の安全性を与え、緊急事態と訓練の両方において、これらの救命装置に対する信頼性を回復するのにいくらかの助けにもなるかもしれない。



機械の故障



致命的な結果



落下防止装置を正確に装備

ロスプリベンション：タンカー荷不足クレーム（ショーテージクレーム）の調査



最近我々は、黒物油タンカーについての32件のクレーム（102万ドル）と石油製品タンカーおよびケミカルタンカーについてのクレーム64件（68万ドル）を含む、総額が170万ドルになる数多くのタンカーの荷不足クレームを見直した。この記事では、重要分野の一つである書類上の荷不足に焦点をあてる。

液体貨物は様々な方法で計量することができると：

- 容積または質量により
- メートル法、ヤード・ポンド法または米国単位で
- 真空または空気中で；もしくは
- 異なった温度において

船荷証券の数値とタンクで計測された揚げ量との差の百分率は、どの計測手法を採用したかによってしばしば異なるようである。

積み地港ターミナルと揚げ地港ターミナルでの正味の比較が欠如しているなか、本船は唯一の共通因子であり、それゆえ船上で行われる計測は極めて重要なものである。貨物側の検査員を常に立ち会わせて、すべての関連するアレージ計測が正確であることを積極的に確かめなければならない。

多くの荷不足クレームでは、物理的な不足は生じていない。むしろ、貨物量は積み荷時には過大に申告されるか、揚げ荷時には過少に申告されるかあるいはその両方である。この種の荷不足クレームは書類上の不足として知られている一船内の貨物全量がポンプで引かれ、積み荷量と揚げ荷量の差異のすべては陸上と本船で貨物量の計測方法が違っているせいに行うことができる。

我々の最近の損失防止の調査では、石油製品タンカーからのクレーム30件と黒物油タンカーからのクレーム10件が完全に書類上の不足によるものであることがわかった。クレームは、揚げ地港において陸上の数値を根拠とした荷不足に対して為された。そのようなクレームの防御は、しばしば本船の数値と陸上の数値のどちらが信頼できるかに係る証拠の考察による。これは、船上で行われる検査、査定範囲と正確さに依存する。

そのような事例の典型的な例は次のとおりである。

- 燃料油貨物の積み込み前に貨物槽にはインナーガスがありかつ乾いた状態であった。

- すべての関連するタンクが貨物側検査員により検査されていた。

- すべての加熱コイル（ヒーティングコイル）は検査員が立ち会って検査され、何らの懸念も記録されていなかった。

- タンクの検査が行われ積載量の証明書が発行されており、検査員と一等航海士により裏書されていた。

- 積み荷中および積み荷終了時に、検査員により貨物アレージの測定が行われた。すべてのアレージと貨物温度が本船の較正済のMMCテープを用いて計測されていた。

- 積み荷終了後すべてのバラストタンクが検査員により検査され、空であることが記録されていた。

- 積み地港における貨物：本船数量 61,751.399メトリックトン、船荷証券数量 61,876.849メトリックトン、すなわち差異は125.450メトリックトンであった。

- 検査員が積取り数量と船荷証券貨物数量との差異を陳述した現認書を発行した。船長はこの差異に基づいて異議申立書を発行した。

- 航海中、貨物是用船者の指示どおり40°Cに近い温度を維持するため加熱された。

- 揚げ地港において、揚げ荷の前に貨物側検査員によりすべての貨物槽のアレージが検査され、本船の貨物数量が本船の積荷数量の許容誤差内であると記録された。

- すべての関係するタンクは積み荷前と積み荷後に検査され、貨物数量が記録された。

- 残留物（ROB）の量が検査員によって検査され、すべての貨物槽は十分に浚われており空であることが記録された。証明書は検査員と一等航海士により裏書された。

- 揚げ地港における貨物：本船数量 61,738.884メトリックトン、揚高（陸側数量）61,474.330メトリックトンであった。

- 船荷証券数量と比較したアレージの不足は402.519メトリックトン（0.65%）であった。

要約

- 1) タンク間の漏洩は認められなかった。
- 2) 貨物の積み荷役、揚げ荷役は満足のゆくように船上で管理された。
- 3) すべての必要なパラメータは検査され記録された。
- 4) 種々のアレージ報告書に基づけば、本船貨物の揚げ荷数量は本船計測数量が妥当であった。
- 5) 他のいかなる不一致も記録されなかった。

船長は陸側数量を測定またはモニタする手段を持たず、本船自身で計算した数量に頼らなければならない。クラブにとってそのようなクレームを防御するためには、これが行われ、食い違った場合には抗議書が発行されることは必須である。

コンテナと貨物

LPG荷不足クレーム（ショーテージクレーム）：陸側のタンクは貨物の全量を受け取ることができない可能性もある



クラブは最近、陸側のタンクがそれ以上の貨物を受け取れないにも拘らず、液化石油ガス(LPG)運搬船が揚げ地港で荷不足のクレームをされたケースを処理した。

LPGは通常の大気温度及び圧力ですぐに蒸発してしまいやすいため、加圧状態で運送される。船上での加圧下ではLPGは液状であるが、貨物がポンプで引かれると、気化して気体へと変わる。通常、ガスの形で一定量が船内に残留(ROB)するため、貨物の全量が常にポンプで引けるわけではなく、気体の量は周辺温度の影響を受ける。これは避けられないことであり、一般的に、船主と用船者の双方は用船契約書にこのことを記述している。

問題のケースでは、荷受人は荷不足のクレームを行った。調査により、ROBは通常の余裕(マージン)を少々超過していたものの、これは陸側のタンク内部が高圧状態にあったため、ターミナルが本船に対して気化ガスの貨物の荷揚げを完了することを許可していなかったことが明らかになった。言い方を換えると、陸側のタンクはそれ以上の貨物を収容できなかったのである。船長は抗議書(LOP)を出したが、ターミナルから文書の形で貨物の受付終了の指示を得ることができず、ターミナルの代表者に自分の書いた抗議書への連署をしてもらうこともできなかった。

このことにより、荷不足はターミナル側がこれ以上の貨物を受け取ることができなかった

結果であることを疑いなく証明することができなかったため、後になってなされた荷不足に対するクレームに反証することが困難になったのである。

クラブは、ターミナルがこのような特定の取引において口頭でストップの指示を出すことがよくあり、船長がターミナルから文書による指示を得ることがほとんど不可能であることを理解する。とは言っても、船長は文書の形で指示を入手することに努めるべきである。これが可能ではない場合、船長もしくは一等航海士は、ターミナルからのすべての指示が航海日誌にはっきりと記録されていることを確認するべきであり、可能であれば陸側に対して、これ以上の貨物を拒否したのは自分たちであったことを示すよう、航海日誌への署名を頼むべきである。さらに、ターミナルからの指示は荷役時間表(タイムシート)もしくはLOPにもはっきりと記されるべきである。船の航海日誌にはっきりとした記録があることは、LOPのみを出すよりも、より強い証拠になり得る。

ビルジ警報

クラブは乗組員がビルジ警報を無視したことによって引き起こされた船艙の浸水をまたもや経験した。今回は、なんと、ある船艙で(新たに乗船した一等航海士の手ほどきで)ビルジの定期試験を行っている最中に起きた。ビルジ装置の欠陥により、海水が故障しているバルブを逆流し、ビルジウェルを通して隣接した船艙に流入してしまったと考えられている。一等航海士と乗組員が試験中の船艙の水位と吸引を監視している間に、隣接する船艙(コンテナ貨物が満載状態であった)の水位が気づかれないままゆっくりと上昇していたのである。

浸水した船艙の警報は故障しておらず、それどころかおよそ10時間もの間、稼働し続けていたことが判明した。しかしながら、試験中のビルジ警報に集中しており、他の船艙では警報が鳴ることは予想されないという理由から、この警報は一等航海士により繰り返しリセットされ乗組員に無視されていたのであった。

乗組員が最終的に実際に調査したところ、かなりの数のコンテナが完全に水没し、さらに多くのコンテナは100立方メートルの海水に部分的に浸かる程度にまで水位が上がっていた。この出来事により、多くの貨物の賠償請求がなされた。それは乗組員にとっては訓話として役に立つだろうし、当初は故障していると考えられてもすべての警報を調査することの価値を教えるものであろう。

クラブでは、警報が故障していると乗組員が誤って信じ込み、対応をしなかったという経験談を多く聞いている。おそらく、この一等航海士の事例では、そのような損失の大きい経験を避けるために必要な作業を的確に行っている際に浸水が発生してしまったということが不運であったと言えよう。

菜種油かす：コンテナ運送における諸問題

ばら積貨物船の運航者にとって菜種油かすはおなじみの貨物であるが、最近、我々はコンテナで運送されていた菜種油かすの問題を経験した。

菜種油かすは、油が菜種から機械を使って抽出された後に残る残留物である。菜種油かすは、IMDGコードでは自然発火しやすいことを意味するクラス4.2にカテゴリー分けされている。IMSBCコードにおいては、「船で危険な状況を引き起こす可能性のあるケミカルハザード」として分類されることを意味するグループB貨物である。潜在的に危険であると分類される種子油かす（シードケーキ）には次の3種類がある：油含有量が10%よりも多いUN 1386(a)；油含有量が1.5%以上10%未満のUN1386(b)；油含有量が1.5%未満のUN 2217。

我々の最近の経験では、船上で自然発火した2つの菜種油かすのコンテナが関わっていた。幸運なことに、乗組員による敏速かつ専門的な行動の結果、火災は迅速に制御された。本船は中間港に迂回する必要がある、そ

こで2つのコンテナは安全に荷揚げされ、火災は地元の消防により完全に消火された。2番目の貨物も用心のため中間港で荷揚げされた。2番目の貨物の中の3つのコンテナは、荷揚げされた後、陸上にある間に発火した。

荷送人が菜種油かすを別の非危険物の貨物として誤って申告していたということが分かった。

きちんとした判断基準があって、船腹予約の際にこの貨物がIMDGであるという通知がなされ、荷送人が自動的に必要な申告を行うように求められることが非常に重要である。



アジア諸国における遺伝子組み換え(GM)貨物の廃棄

いくつかのアジア諸国では、遺伝子組み換え(GM)作物の輸入を巡る議論があり、特に貨物が損傷していたり拒否されたりしてその貨物の転売先を捜しているようなとき、船主に困難を引き起こす可能性がある。

荷受人によってGM貨物が拒否され船主に対して遺棄されると、貨物処分は困難で時間がかかり、多くの場合、極めて費用がかかると判明することがある。

個々の国はGM貨物の輸入に対して異なったアプローチをとっており、国レベルでの明確な規則がないため、結果として、本来地元筋から得られたり、あるいはこのようなケースで船主に与えられるような一貫した明確な助言がほとんどないことになってしまう。

クラブが処理した最近のケースでは、100mtのGMセイヨウアブラナ(canola)貨物が衝突の結果、水で損傷し、日本の貨物関係者に拒絶され、荷揚げも拒否された。日本で転売先を見つけることは出来なかった。貨物を廃棄する費用は、貨物を燻蒸消毒し検疫を行う必要があるため200万ドルを超えた。より手ごろな費用で荷揚げできる代替地を捜している際に得られた情報は、損傷した貨物はGM貨物であるため、廃棄が目的であっても中国やロシアには輸入できないというものであっ

た。さらに、修理のため船が中国に到着すると、現地の税関当局は非常に注意深い検査を行い、損傷したGM貨物との接触を一切避けるために厳重な安全手順を導入し、本船が出港する際、貨物がまだ船上にあり荷揚げされていないことを確認するために、当局は最終検査すら行ったのである。

大韓民国は貨物の廃棄が目的のGM製品の輸入を認めてはいるものの、税関や保健機関は厳格で時間のかかる書類提出要件を課する。これは廃棄業者への船荷証券の発行や最初の荷積み港当局から植物検疫証明書を入手することも含んでいる。

助言としては、GM貨物を扱う際には注意が必要であり、いかなる厄介な問題避けるためにも信頼の置ける現地での情報をただちに求めるべきである。特に、転売先や廃棄業者と取引する場合、彼らが貨物輸入の手配を行い必要な許諾を税関から取得するという確認を得ることが重要である。廃棄目的のためだけに荷揚げするというものであっても、多く

の管轄区域では、不適切にGM貨物を廃棄することは多額の罰金につながり、ことによっては本船や乗組員に対する刑事訴訟となってしまう可能性すらあるのである。

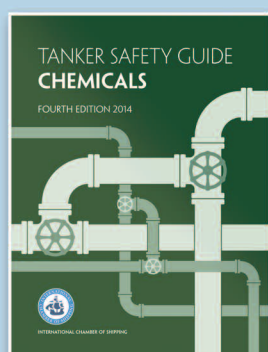
Tindall Riley (Britannia) Limited
Regis House
45 King William Street
London EC4R 9AN

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/news_and_publications/risk-watch/index.cfm)でご覧いただける。RISK WATCHに掲載された記事その他の転載については、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。

その他の問題

新刊案内

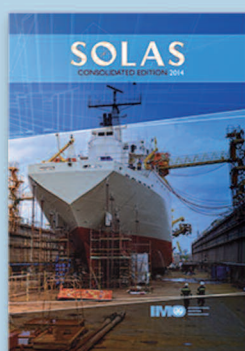


ICS Tanker Safety Guide (Chemicals) (ICSタンカー安全手引書：化学物質)

国際海運会議所(ICS)では、2002年に発行された旧版に替わる、ICSタンカー安全手引書の全面改訂を施した第4版を発行した。手引書は最新の業界における最良の実務手順を用い、業界の専門家のアドバイスに従って、全面的に書き換えられた。新版はIMO2014年5月のIMOによるSOLAS条約への重要な改訂の採択について十分に考慮し、ほぼ10年かかったタンカーの安全に関する広範なIMOの見直しに従ったものとなっている。

詳細および注文方法は以下のICSリンクで知ることが出来る：

<http://goo.gl/nlNKjS>



国際海事機関(IMO)からの最近の刊行物刊行物の詳細および購入方法については、IMOウェブサイトの刊行物のページで入手可能である：

www.imo.org/Publications/Pages/Home.aspx

SOLAS Consolidated Edition 2014 (SOLAS統合版2014年)

1974年の海上における人命の安全のための国際条約(SOLAS)は、船舶の安全を向上させるために考案された幅広い施策を取り扱っている。タイタニック号の沈没後1914年に初めて採択され、その時以来、4回改訂されている。現在の版は1974年に採択され、1980年に施行された。

この最新の統合版は条約の本文と共に1978年と1988年の議定書、およびそれ以来の改正すべてを提示しており、業界のすべての人にとって非常に役に立つ参考文献となっている。



IMDG Code 2014 Amendment 37 and supplement (IMDGコード2014年第37回改正及び別冊付録)

国際海上危険物(IMDG)規程は1965年に初めて発行され、以来、船による危険物及び海洋汚染物取り扱いのあらゆる側面に対して定評のある手引書である。当初、この規程は国内規制の基盤として各国政府に推奨され、この規制によりSOLAS 1974とMARPOL附属書第III章が発効した。しかしながら、規程は第35, 36, 37回改正により修正され、2016年1月1日発効の強制コードとなるが、2015年1月1日より任意で全体あるいは部分的に当局により適用されるかもしれない。

(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。

(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。)