

RISK WATCH

適切な見張りの重要性

航海とシーマンシップ

- 1 適切な見張りの重要性
- 3 衝突予防規則ポスター：
衝突予防規則 5、6、10、13、17条

2012年3月10日05時40分、ドミニカ共和国の北24海里の外海で、ばら積貨物船SEAGATE（17,590総トン）と冷凍船TIMOR STREAM（9,307総トン）が衝突した。

リスク・マネジメント

- 4 救命設備 – 救命艇及び救命いかだ（救命用の端艇及びいかだ）の保守

コンテナと貨物

- 6 ビルジ揚水記録の重要性
- 7 冷凍コンテナで見つかった不可解な白い粉

法規制に関する最新情報

- 8 インド：港内（錨地を含む）における衛生電話使用の禁止

その他の問題

- 8 海上からの密航者



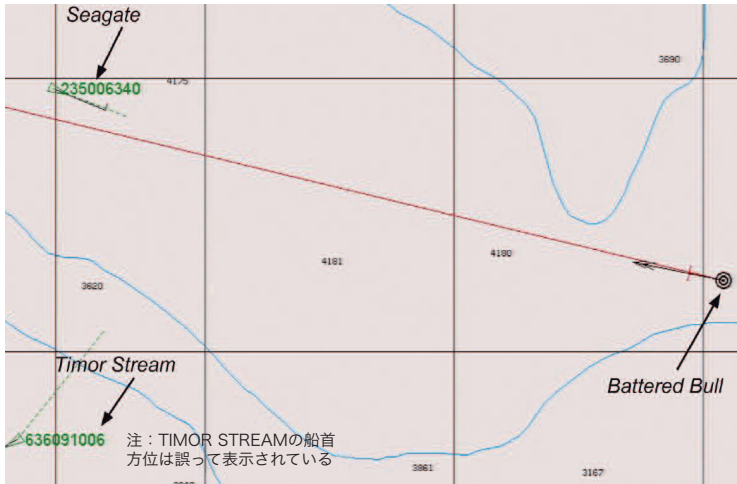
以下の事故の説明は、最近英国海事沿岸警備庁の海難調査部（MAIB）により発行された調査報告書から引用された。それは、経験豊かな船長や航海士が乗船している場合であっても、独りよがりな不十分な見張り業務がどのように衝突につながり得るかを示している。

3月10日02時48分、TIMOR STREAMはドミニカ共和国のマンザニロ（Manzanillo）を出港した。同船はこの最終寄港地に先立っていくつかのカリブ海諸港に寄港し、冷蔵バナナと甲板積みコンテナを搭載した。同船の仕向地は、英国のボーツマスであった。03時25分乗組員は密航者点検を終えた。点検の後、一等航海士と二等航海士は解放され就寝した（両者はこれ以前の荷役作業で多忙であった）。船橋当直システムは、カリブ海の港への頻繁な寄港に適したルー

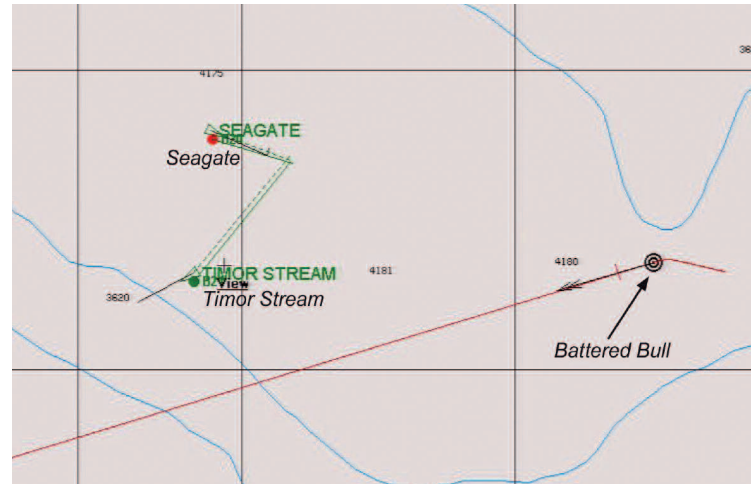
チンから長い大洋航海に適したルーチンへの移行期にあった。この船橋当直システムの移行のため、船長は自身が当直に立つのが最適と考えた。支援のための見張りは利用可能であったが、船長は彼を呼ばないことにした。04時16分、TIMOR STREAMの船長は、カリブ海と大西洋を横切る3,592海里の航路に向けてオートパイロットの船首方位を043°、速力を19.5ノットに設定した。

05時00分、船長は全地球測位システム（GPS）から船位を記録した。彼はそれを航海日誌に記載して、船位を海図に記入した。彼はそれから船首方位を041°に修正した。航海情報記録装置（VDR）からの情報は、船長がそれから船橋で他の業務に従事していたことを示していた。

航海とシーマンシップ



05時20分におけるBATTERED BULLの電子海図表示装置の画面



05時33分におけるBATTERED BULLの電子海図表示装置の画面

適切な見張りの重要性（続き）

その頃、SEAGATE船上では、一等航海士が船橋にいた。SEAGATEは、ナイジェリアのラゴス(Lagos)とワリ(Warri)向けの小麦を積んで米国テキサス州のビューモント(Beaumont)を出港してから一週間経過していた。一等航海士は04時00分に当直を引き継ぎ、見張りとして甲板員が配置された。SEAGATEは、オートパイロットの船首方位104°、速力10.8ノットであったといわれている。

05時15分頃、視界が良い状態で、SEAGATEの見張りは一等航海士に右舷側の船に対して最初の注意をうながした。船舶自動識別装置(AIS)のデータは、SEAGATEの船首方位が114°であったことを示していた。TIMOR STREAMの航海灯のアスペクト【注釈：アスペクト(aspect)自船から相手船を見たときの相手船の姿勢をいう】から、SEAGATEの一等航海士は、目標(TIMOR STREAM)はおよそ090°の針路で自船(SEAGATE)を追い越しつつあり、自船の右舷側を3~4ケーブル(0.3~0.4海里)離れて安全に追い越すと誤って判定した。彼は、TIMOR STREAMのレーダ目標のプロットを試みたが成功しなかった。彼は目視により相手船の方位を確認しなかった。

両船の航海士は、05時32分までにSEAGATEとTIMOR STREAMが衝突針路上にあり互いに2.8海里離れていたと観測するのを怠った。SEAGATEの一等航海士は、TIMOR STREAMに気付いていたが、わざわざ衝突の危険を徹底的に評価することをしなかった。TIMOR STREAMの船長は、船橋で他の業務(たぶん船内の文書業務)により気が散っており、視覚又はレーダの自動レーダプロットング装置(ARPA)を使用してSEAGATEを目標として捕捉しなかった。

SEAGATEとTIMOR STREAMから約10海里の距離を隔てて、プレジャーヨットBATTERED BULLがSEAGATEとほぼ逆の針路上を12.5ノットで機走していた。一等航海士が当直に立っており、ARPAとAISを使用してSEAGATEとTIMOR STREAMの両船を目標として捕捉していた。彼は、2隻の船が衝突針路上にあり、著しく接近する状態又は衝突を避けるため避航船であるSEAGATEによる動作が要求されていることを確認した。05時32分、彼はその発生しつつある状況避けるため左舷に向けて24°変針した。

SEAGATE船上では、見張りが右舷側の船舶について一等航海士に再び伝えた。両船間の距離が減少した際、さらにもう一度彼はこれ伝えた。05時39分、一等航海士はSEAGATEの船首方位をゆっくりと左舷に変え始めた。彼は、この修正が2隻の航過距離を増加させるであろうと予測した。ほどなく見張りが一等航海士に向かって‘何とかしては’と叫んだ。衝突が差し迫ったことを悟った時、一等航海士は操舵制御を手動モードにして左舵一杯とした。衝突が起こる前にSEAGATEの船首方位は7°変更されただけであった。

TIMOR STREAMの船長がSEAGATEを視認したとき、同船は左舷船首至近にあった。05時40分に衝突が起こる前の残された利用可能な短時間の内に彼が避航動作を取ることは不可能であった。

TIMOR STREAMの船首がSEAGATEの居住区画と機関室周辺の右舷船尾にぶつかった。機関室はすぐに浸水が始まり、電力システムが故障した。SEAGATEの右舷の救命いかだは破壊され、同船の右舷の救命艇はTIMOR STREAMの損傷した船首甲板板上に落下した。

SEAGATE 一等航海士の行為

SEAGATEの一等航海士は、TIMOR STREAMが自船を追い越し3~4ケーブル(0.3~0.4海里)のCPA(最接近距離)で安全に航過すると信じていた。彼は、TIMOR STREAMの航海灯のアスペクトから視覚による状況の評価を行い、彼の評価が正確でなかったことに気付かないままであった。

もしも一等航海士がレーダのARPAを使用してTIMOR STREAMの実際の船首方位を確認しておれば、彼の推定が同船の実際の船首方位から約50°違っていたことを悟ったであろう。そのようにしたら彼はSEAGATEが追い越し状態ではなく横切り状態にあったことを確認したであろう。TIMOR STREAMは2隻が衝突するまで、SEAGATEから187°の一定方位上に一定のアスペクトで終始SEAGATEの正横より前方にあったので、目標のいくつかの方法による連続した監視によってすぐに明らかになったであろう。

SEAGATEの見張りは、TIMOR STREAMの存在を繰り返し報告した。もしも一等航海士が、見張りにより彼に何が報告されているか適切に考えれば、彼はたぶん衝突針路上にいることを十分余裕を持って確認したであろう。

一等航海士の態度は、たぶんいくつかの要因に影響されていた。11ノットでの航行、SEAGATEは相対的に低速船であり、一等航海士はたぶん速い船がいつものように自船を追い越すことを期待していた。彼はまた安全に対する誤った意識に陥っていたかも知れない：軽風ないし和風が吹く、暖かく、時折月明かりのある夜、視界良好で外海には他の船舶交通がほとんどなかった。このような環境においては、どのような当直者でも、経験に拘わらず、その状況に満足してしまっていたかも知れない。



TIMOR STREAMの船首部 - 衝突後



衝突予防規則ポスター： 衝突予防規則第5、6、10、 13、17条

ポスターで演じられている場面は、活気のある港を左舷側に見て夕暮れに分離通航帯にいる本船を描写している。本船は、燃料補給のため分離通航帯を横切り錨地に向かおうとしている。本船は、分離通航帯を横切って変針を始めつつあり、第6条に述べられている安全な速力を設定するための事項に準拠し、機関を直ちに操作できるようにして、安全な速力で進んでいる。すべてが良好なように見える。

船長は左舷一杯を令したが、実習生が高速で追い越す早い船を左舷船尾に認めた。船長は操舵号令を取り消し、機関回転数を舵効が維持できる回転数に減じた。追越し船は、第13条を受けて進路を避けることが義務付けられ、また保持船である追い越される船は針路、速力を保持することが要求される。この事例では、もし追い越される船が舵効を維持するように準備し、追越し船の前方で変針しなければ、第13条は満足される。

不幸にして、この種の事故は船橋チームがうまく配員されている場合でも起こる。肯定的な注釈としては、船橋チーム管理(BTM)は明らかに機能している。というのも実習生は船長に異議をとなえるだけの自信を持っており、これが重大な事故を避ける結果につながっているからである。

TIMOR STREAM船長の行為

TIMOR STREAMの船長は、自身に加えて船橋に見張りを置かないことを選択した。衝突の約1時間前、彼は船橋の右舷側の机に設置されたコンピュータから出港の電子メールメッセージを送り、それから船橋で種々の仕事で忙しかった。好ましい普通の気象状態であり、SEAGATEは、船長が出港の電子メールを送ったあたりの時刻からTIMOR STREAMのレーダ上でたぶん捕捉できたであろう。

船長が海図に船位を記入した05時00分には、SEAGATEはTIMOR STREAMの左舷船首34°、距離12海里にあった。しかし、船長はSEAGATEを目視またはレーダ画面で捕捉しなかった。誤った船首方位情報がTIMOR STREAMのAISから送信されていることに船長は気付かず、誤りを修正する行動も取らなかった。

視界とレーダの状態が良好で、船長が衝突する時点まで少なくとも40分間、たぶんそれ以上長い間、有効な見張りを行っていなかったことはありそうなことである。彼は出港の電子メールを送信する間気が散っており、その後自分の周囲で何が起きているか見ることができない位置に居た。

単独での当直を選択し、当直警報をセットしなかったことにより、彼はまずい判断をしてしまった。

見張り

TIMOR STREAMの船長とSEAGATEの一等航海士両者の行為は、当直者に状況の評価と衝突のおそれの評価を要求する国際海上衝突予防規則第5条(見張り)に違反するものであった。TIMOR STREAMの船長は、見張り

を行うことより他の仕事で気が散っていた。SEAGATEの一等航海士は、衝突のおそれがあるかどうか目視のみで判断する彼の能力に筋違いの信頼を持っており、僅かな情報に基づいて誤った判断を行うリスクを無視できると思っていた。

SEAGATE、TIMOR STREAM両船の船橋当直者の行動は、期待される標準を下回っていた。両者は十分資格があり経験豊富であったが、どちらも当直業務に細心の注意が要求されるとは考えなかった。

この事故は、当直と衝突回避に方法論的アプローチを維持することの重要性を強調している。夜間に船舶のアスペクトを判断することは極めて困難であり、仮に判断が正しくても、アスペクトは船舶の実際の船首方位または針路の保証となるものではない。

リスク・マネジメント

救命設備 – 救命艇及び救命いかだ (救命用の端艇及びいかだ) の保守



本記事では、救命用の端艇及びいかだと進水装置の保守要件、及び最も必要とされる際の操作の準備をどのように確実なものとするかについて扱う。

SOLAS 第3章 第20規則では、操作の準備、保守、点検に関してすべての船が従うべき要件について、詳しく述べている。この規則には、週ごと/月ごとの点検だけでなく、出航前の点検という要件がある。

救命用の端艇及びいかだとその進水装置の保守は、どのような船の運航においても最大限の重要性を持つべきである。しかし、我々は定期的に行っている調査で、装置が保守点検日を過ぎていたり、点検がSOLAS条約の要件通りに行われていなかったり、場合によっては救命いかだが誤って取り付けられていた

りといった、問題のある状況を数多く見つけている。

その性質上、救命用の端艇及びいかだは本船の横側、暴風雨から保護するためしばしば海面からある程度の高さがあるところに設置されている。保守の手順は、救命艇が関わる事故を防ぐための手段を詳細に記したIMO MSC サークュラー1206 (MSC.1/circ.1206/rev1) の内容を十分に含んでいることが極めて重要である。この指針は、救命艇上の訓練や保守の結果起きた死亡事故が増加したことに対応して作られたものである。

これらの要件に加えて、SOLAS 第3章 第36規則は、救命設備の船上での保守の際の適切な手引書の要件を述べている。すべての要求されているチェック項目が適切な取扱説明書、緊急予備部品リスト、定期保守の計画、点検及び保守の点検表と適切な記録を含んだ船上で計画された保守システムを取り上げていることが非常に大切である。

操作の準備に関する点検は、次のグループに分類できる:

操作の準備に関する目視による点検

出港前に全ての救命用の端艇及びいかだの目視点検を行い、次の内容を確認する肯定的な報告が船長になされねばならない:

- 全ての救命用の端艇及びいかだ揃っており、使える状態にあって利用できる態勢が整っている。
- 救命艇ダビットからハーバーピンが取り外されており、落下防止装置が進水に備えて正しく取り付けられている。
- バッテリーチャージャーがよい状態にあり、差し込んであり作動する。
- グライブは固縛され、艇は正しく据え付けられている。
- 進水装置 (ハウジングテークル、マンロープ、乗艇用はしご) が使える状態にあって利用できる態勢が整っている。
- 救命用の端艇及びいかだへの出入りが安全で妨げがない。
- プレーキに異常がなく、操作可能で、プレーキ遠隔操作ワイヤは救命用の端艇及びいかだの操作位置から離れた位置で作動する。
- もやい索が水圧離脱装置のウィークリンクに取り付けられた状態で、全ての救命いかだが正しく設置されている。
- 吊り索がシースの上を通りウィンチドラムで向きを変える範囲も含めて、吊り索の状態が確認されている。

追加の週ごとの点検

次に挙げる点検は操作の準備に関する目視による点検とともに週ごとに完了せねばならず、検査の報告は航海日誌に記入されねばならない:

- 救命用の端艇及びいかだと進水装置の目視点検を行い、即時に使用できることを確認する。この検査は、フックの状態、その救命艇への連結、負荷離脱装置の状態に関する点検も含み、離脱装置は適切かつ完全にリセットされていることを確認しなければならない。指示書を作成する際は、製造業者のマニュアルを参照し、検査すべきすべての重要部品を確実に明らかにする。
- 救命艇のエンジンは、始動後、最低3分間は動作させねばならない。艇の操舵システムはもちろん、ギアボックスとその結合が正しく作動するかも確認されねばならない。
- 貨物船では、(自由降下式の場合を除いた) 救命艇は、進水装置が正しく作動することを明らかにするため、(天候と海面状態からこれが安全に行われる限りにおいて)、格納位置から無人の状態で作動させるものとする。

月ごとの点検

以下は月ごとに行い、保守記録はSOLAS 第3章第36規則が要求している記入済みのチェックリスト及び記入された航海日誌と共に保管されねばならない:

- (自由降下式救命艇を除く) 全ての救命艇は、天候と海面の状態が許せば、無人で格納位置から振り出すものとする。
- 救命艇装置を含めた救命設備の検査を行う。艇の属具目録を確かめなければならない。

装置の保守のための詳しい手順は示される必要があり、乗船時の引き継ぎの際、保守の責任を担う士官は各船の特定の装置について熟知せねばならない。船上における保守の手順は製造業者の指導の元に作成されねばならず、市場には幅広い種類の装置があるので、タイプごとに固有のものでなくてはならない。救命艇の付属品と進水装置を適切に保守できないと、致命的な結果をもたらす可能性がある。

救命設備の適切な操作は時間を要する仕事の中で高い優先度が与えられねばならないものであり、責任を有する士官がMLC 2006の要件に従って休憩時間に影響が及ぶことなく検査を徹底的に完了できるための時間を保証しなければならない。

(調査結果から) 特に注意すべきところの概要は次の通りである：



救命艇：離脱装置、吊りフック、付属品

- 艇内外の全ての締め付けボルトがしっかり締まっていることを確認する；ひびのないことを確認し、これらの圧力が加わる範囲にある艇体が良い状態にあることを確認する。
- フックと安全装置の状態を確認する。フックが完全にリセットされて離脱装置が正しく収まっていることを確認する。
- 負荷離脱装置が正しくセットされていることを確認する；全てのコントロールワイヤが無傷で正しい場所にあることを確認する。
- 離脱装置のインジケータが正しく表示され、可動ギアとともに自由に動くことを確認する。
- 水圧試験を行う際は、離脱システムの全ての作動部分の徹底的な点検が行われ、全ての部品が自由に動き、正しくリセットできることを確認する。
- 水圧スイッチ（装備されている場合に限る）は、艇が水から離れたら直ちにスイッチが入ることを確認するため、水際で行われねばならない。



進水装置

- リミットスイッチが正しく動作することを確認する。
- ダビット構造部とデッキへの取り付け状態の検査を行う。
- シーズ、ワイヤ、可動部の給脂を行う。
- コントロール装置の状態が良好で自由に動くことを確認する。
- 機械装置の状態が良好であることを確認する。
- 装置に過度なペンキ塗布や錆びがないことを確認する。
- ブレーキパッドを検査し良好であることを確認する。
- 進水用の電源装置とバックアップ用蓄電池を確認する。
- 吊り索に損傷、錆び、給脂不足がないか目視点検を行う。



救命いかだ



積み付けと点検

- もやい索が水圧式離脱装置のウィークリンクに付けられていることを確認する。もやい索が船の強度のある部分に直接結び付けられていることがあってはならない。
- いかだが架台に固定されていることを確認する。ペリーバンドは海上での動きを制限するために十分きつなくてはならず、切りやすい材質で作られていなければならない。
- 緊急離脱スリップがよい動作状態にあり、動きが制限されていないことを確認する。
- 乗艇用はしごが良い状態で使用可能になっていることを確認する。
- いかだのケーシングが損傷の兆候を示していないことを確認する。

ダビット進水式いかだの進水装置

- コントロール部、ウィンチと旋回アームが使用可能でよい作動状態にあることを確認する。
- 追加のもやい索用のクリート（該当する場合にはコンテナも）が良い状態にあることを確認する。
- 救命いかだ離脱フックの徹底点検を行い、良い状態にあり、自由に動き、正しく機能することを確認する。
- ダビットの土台とデッキへの結合を点検する。
- ウィンチワイヤ、シーズ、旋回装置の点検を行い、給脂が適切に行われ、錆びや過度なペンキ塗布がないことを確認する。

コンテナと貨物

ビルジ揚水記録の重要性

バラ積乾貨物の荷揚げ完了時、度々揚げ不足のクレームがある。揚げ地港での喫水検査は積み地港での貨物量と著しく異なった貨物量を示しており、そのため貨物の一部が航海中に失われたように見えるのである。結果として生ずるクレームは、金銭的ペナルティあるいは税関当局により賦課される罰金を伴っている。

無故障貨物領収書、積み地港と揚げ地港の検数、陸上側の数量と揚げ地港の初期、中間及び最終喫水検査は、船主の権益を保護するには常に十分であるとは限らない。

最近の3件の事例は、航海をとおして詳細なビルジの洗浄、管理、揚水の記録を保管しておくことの有効性と、最大限の用心深い注意にも拘らず、どのように船主がしつこい貨物関係者からのつまらないクレームに晒されたままにいるかを浮き彫りにしている。

最初の実例では、当クラブのメンバーが太平洋経由中国向けの鉄粉鉱(sinter feed)貨物を積み込んだ。船積み時の貨物量は、陸上側で測定され船荷証券に記録された。積み地港での喫水検査が行われた。はしけ取り港(lightering port) 到着時と後の最終揚げ地港到着時に、荷揚げ貨物量が喫水検査により測定された。揚げ地港において、陸上側のサーベヤーは、航海中毎日記録されたビルジ揚水記録の合計量を鑑定書に記録した。荷揚げ鑑定書は、航海中に失われたビルジの量を説明した上で、本船が船荷証券に表示された総量を荷揚げしたことを示していた。鑑定書は、荷受人に受理され、本船は遅れることなく出港した。約10ヵ月たって、荷受人の保険

業者が船荷証券をもとに揚げ不足について代位請求を提起した。ビルジ揚水記録のコピーとビルジ揚水記録が正しいことを証明する荷揚げ喫水鑑定書が提供されていたにもかかわらず、差し押さえの威嚇とクラブ保証状の提供を伴う裁判手続きが開始された。すべての入手可能な証拠の貨物保険業者への提供にもかかわらず、中国で審理が始められた。ビルジ記録は、これらの審理では極めて重要な証拠となりそうである。

二番目の事例は、米国東岸からインドのGangavaramへ向かう航海に積み込まれた石油コークス貨物に関係する。貨物を積載した航海に入って約15日後、用船者は船主に、インドの税関により1%と上限が設けられている揚げ不足量の代価としての揚げ地港での税関の罰金を避けるため、現在までの揚水量と併せてビルジからの揚水量を毎日に更新することを要求した。毎日の記録は揚げ地港で提示されるのだが、万一それが無かった場合には船主が責任を負うことになる。その段階でのビルジ記録は、ビルジの排出量が積載された重量の10%に近かったことを示していたので、仮に、全てのビルジ揚水の詳細かつ正確な記録が保存されておらず、本船が全てのビルジ揚水が貨物からの流出によるものであっ

たことを示すことが出来なかったなら、船主に相当の債務を負わせることになったかも知れない。

クラブのインドのコレスポネントに助言を求め、クラブは、ビルジから集められた水が実際に貨物からのものであることを示す認定された証拠が政府に提出されない限り、ビルジ揚水記録は、1962年インド税関法の不足量規定にある税関のペナルティを避けるためには受理されないであろうとの報告を受けた。

それ故クラブは、ビルジ揚水記録が適切に保存され荷揚げ量を計算する時に考慮されることを確実にするため、揚げ地港でサーベヤーを選任するようメンバーに勧告した。幸いこの勧告はメンバーによって実行され、本船は遅れることなく揚げ地から出港した。

最後の事例は、クラブのメンバーが米国からモロッコの港に向けて粒状硫黄(prilled sulphur)の貨物を積み込んだ。積み荷時に強い降雨があり(貨物の状態は雨に影響されなかった)、ビルジウエルの中に溜まった水量が容量を超えた。積み地港においては、サーベヤーの支援を得ずとビルジ記録がとられた。揚げ地港で揚げ不足のクレームがあった場合に使用する厳密な記録を取るため、積み地港での喫水検査を終えたサーベヤーは水の累計を入念に記録し、船長と乗組員は航海全体をとおしてその手順を継続した。再び揚げ地港でサーベヤーを選任するよう勧告が出され、メンバーによって実行された。この努力の結果、揚げ地港では全くクレームは提起されず、本船は、揚げ荷を終えて遅れることなく出港した。

上記全3件の事例は、航海中の正確に記録されたビルジ揚水を考慮した揚げ地港の鑑定書を含んでおり、几帳面なビルジ揚水記録を保管することの重要性を分かり易く例証している。



冷凍コンテナで見つかった不可解な白い粉

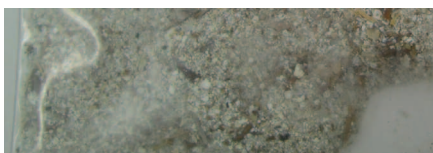
Risk Watch 2013年12月号でいくつかの冷凍コンテナで見つかった「不可解な」白い粉に関する記事を掲載して以来、我々は他の類似した問題の報告も受けている。



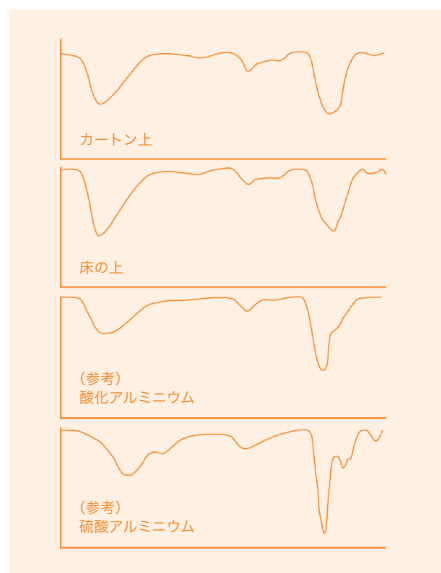
コンテナ内部に積まれたカートン



コンテナで見つかった白い粉のサンプル



梱包されたカートンに付着した白い粉



赤外吸収スペクトル分析(FT-IR)

またしても、いくつかの冷凍されたコンテナで酸化アルミニウムの粒子が見つかった。汚染物の原因を立証するために、我々は専門知識を有する科学者を任命した。

粉は、光学顕微鏡検査、赤外吸収スペクトル分析/測定 (FT-IR) (図1)、SEM-EDXを用いた成分検出 (図2) による分析にかけられた。

サンプルはもろく無定形で、外観は白もしくは透明であった。3330cm⁻¹と1090cm⁻¹の間に吸収バンドがあり、これはこの物質が無生物であることを示している。サンプルの主たる構成要素はアルミニウム、酸素、硫黄で若干のシリコン、リン、カルシウム、塩素を含んでいた。

これらの調査結果は、白い粉の発生原因としてもっともありうるのは、冷凍コンテナ内及び冷凍システムにあるアルミニウム物質の腐食の結果であることを示している。これが起きるもっともありそうな原因は、コンテナの使用期間を通して使用される腐食性燻蒸剤と、必要な専門的洗浄の欠如である。

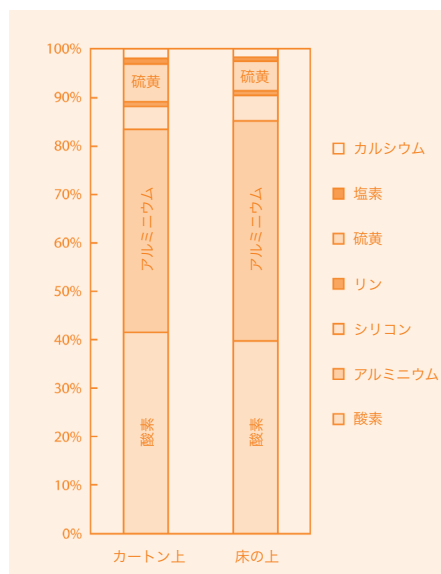
これとは別に、酸化アルミニウム残留物の発生原因となりうるものが2つ確認された：

1 冷凍コンテナが垂鉛めっきされた保管設備で保管されているときに、保管タワーないし倉庫の腐食による酸化アルミニウムの残留物が開放された通気孔を通して、あるいは冷凍コンテナに通電した際に、コンテナに侵入する。

2 非食品類の梱包にアルミニウム塩を含む塗料仕上げを施した場合、それがあつた状況下においては沈殿する可能性がある。

前回の記事で述べた情報と我々が任命した専門家の出した結論を考慮すると、このような

問題を防ぐ最も前向きな手だては、運送する貨物と使用される燻蒸剤に関して荷主と定期的に連絡を取ることであろう。そうすることによって、コンテナ運用部門は適切かつ明確な洗浄方法及び製品を手配することができるはずである。冷凍コンテナ及び冷凍システム内での腐食の可能性を除去するため、冷凍システムは定期的かつ綿密に点検し、熱交換フィンに腐食が起きていないことを確認するべきである。このことにより、冷凍コンテナの使用可能期間が延び、結果として将来の貨物汚染のクレームの可能性を小さくすることになるだろう。



SEM-EDXを用いた成分検出

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。

法規制に関する最新情報

インド：港内（錨地を含む）における衛星電話使用の禁止

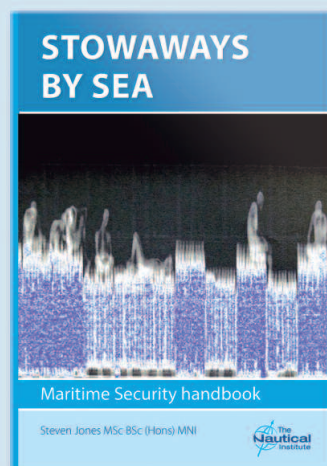
最近の事例として、インドの港で特定タイプの衛星電話を使用する問題が注目を浴びている。Tuticorinに寄港した船が、スラヤ衛星電話を錨地で使用したために、税関当局によって出港許可書を長期にわたって差し控えられ、罰金が要求されたのである。船がチェンナイに寄港中にテロリストによる列車爆破があったため、状況は深刻化してしまった。我々は、当クラブに加入していない他船も類似の問題に遭遇したと知らされている。

2012年5月17日付けの政府命令により、スラヤやイリジウム、その他の衛星電話は、テロリスト組織によって用いられる可能性があるという事実のためか、その使用がインドで禁止されたようである。命令によると、衛星電話は電気通信省によって証明書が発行されないと使用できず、証明書の発行はケースバイケースで考慮されるという。現地の代理店はインドの港への到着前に船上で用いられるそのような電話について、当局に詳細を十分に伝えなくてはならない。メンバーは、現地代理店に指導を求め、問題がある際には直ちにコレスポンデントに連絡を取ることをお勧めする。



その他の問題

海上からの密航者



最近、英国航海学会(Nautical Institute)が発行した手引書は、船に密航者からの危険が及ばないようにし、船に乗り込むことに成功したどのような密航者に対してうまく対処し、必要な証拠を集めて本国送還の手続きの準備をするという、非常に実用的な手法を取ったものとなっている。

手引書は主として密航者の扱いに密接に関与することになる人たち向けに書かれており、船上と陸上の両方で必要となる準備と訓練についての指針が載っている。どのような人がどうして密航をするのか、航海パターンがリスクにどのように影響を及ぼすか、密航の事案に巻き込まれたすべての当事者の責任、報告の重要性、といった内容の説明が含まれている。

直面しているリスクについての知識を持ち、適切な対応を取ることが出来れば、乗組員は自分たちと船を法的にも身体的にも守りつつ、適切に反応することが確実にできる。密航者は注意深く取り扱う必要があり、その調査と文書による報告は、迅速、安全に、そして整然とした方法で行われねばなら

ず、それには技術、知識、資源が必要となる。

自信を持ち、かつ陸上にいる人々からの支援を得て正しく対処すれば、船上の乗組員は自分たちと密航者を安全で危害のない状態に保つておくことができる。そうすれば、できるだけ早く密航者を下船させ、第3者あるいは当局の手に委ねるための必要な手段を講じることができる。

まずは密航者に乗船させないようにすることである。それに失敗した場合、引き続き起こる問題にどのように対処するか知っていることが極めて重要である。密航者が実際に乗船してしまった場合、彼らを見つけ、彼らの権利を十分に鑑みつつ安全に抑え込み、本国送還手続きがはかどるようにできるだけ多くの情報を彼らから得ることが必要となる。

著者のSteven Jones氏は海洋産業保安委員会(Security Association for the Maritime Industry)の理事である。彼は商船の航海士として10年間働き、密航者の事案を経験し、在勤中に徹底的に調査する手順を取ることを始めた。陸上勤務に異動後、安全対策のプランニングについて多数の船社に助言をした。彼は Maritime Security – a practical guide (海上の安全—実用ガイド；2012年にNautical Institute英国航海学会より出版)を著した。

本書は密航者の問題を扱う仕事をしているすべての人にお勧めするもので、Nautical Instituteから直接注文できる：

www.nautinst.org

値段は20英ポンドである(ただし、Nautical Instituteのメンバー、訓練機関、一括注文の場合には割引あり)。

(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。)