

# RISK WATCH



## 航海とシーマンシップ

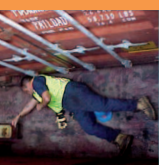
- 1 手痛い落とし穴 - VHFが衝突を助長した

# 手痛い落とし穴 - VHFが衝突を助長した



## コンテナと貨物

- 4 再びビルジ問題について：適切な監視が不可欠
- 6 石炭：インドネシアで船から石炭を荷積みする危険性



## 人身事故

- 7 魚釣り：日常的に捕らえたものを食することは危険となりうる
- 7 密航者



## その他の問題

- 8 新刊案内
- 8 ロスプリベンションポスターキャンペーン：漁船  
衝突予防規則第6, 15, 16, 18条

以下の衝突に対するクラブの調査は、良好な船橋当直手順を維持することの重要性を強調するのに役立つ当直の誤りの一覧を提示している。

最も顕著な誤りは、衝突回避でVHFを使用することの危険性を実証している。この例に登場する船舶は名前を変えてある。

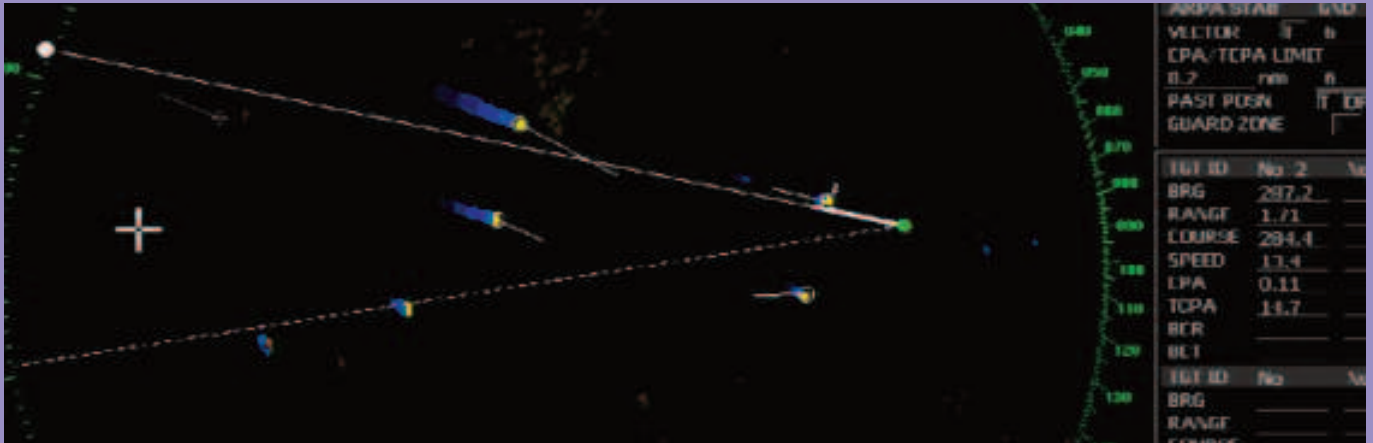
OPPORTUNE（航海速力20ノット強の約3,500TEUコンテナ船、以下O号とする）は、スエズ運河経由マレーシアのポートケランからオランダのロッテルダムへ航行中であった。同船は、スリランカ沿岸のドンドラヘッド分離通航帯（TSS）を通過して西に向け進んでいた。

20時～0時の当直が開始されようとしていた。一等航海士から当直が引き継がれたのは、新

しく資格を得た三等航海士であった。彼は見習い航海士から昇進した以前の船からその階級での経験が2カ月あったが、同船においては三等航海士としての最初の航海であった。彼は、ここで述べた事故のわずか2週間前に同船に乗船した。他に当直していたのは、これが最初の航海で見張りとして配置されていた実習生と、経験のある操舵手であった。

気象状態は、風力5の西寄りの風があり、概して視界は良く驟雨が点在していた。視界は雨のため時折約4海里に減少した。視野の内には多数の船がいた。

## 航海とシーマンシップ



### 手痛い落とし穴 – VHFが衝突を助長した（続き）

三等航海士が一等航海士から当直を引き継いで程なく、本船はTSSの端に到達し、三等航海士は針路を288度に定めた。約2海里前にはO号が追い越しつつある他の船がいた。

視界内にはNOTORIOUS(以下N号とする)もあり、三等航海士はこれが約10海里離れており、O号の針路の右舷側、O号とほぼ逆の針路にいと測定した。

もし三等航海士が、レーダで目標をプロットし、また連続した方位を取得して注意深くN号を監視しておれば、彼は、N号がO号の船首を横切ろうとしており、約13分のうちにO号の左舷を1海里ほど離れて通過、同じ時期にO号は追い越そうとしている他の船の正横にいることになると理解したであろう。さらに、もし三等航海士が海図をみておれば、N号がO号の南にある東に向かう分離通航路に向っていることを認識することができたであろう。

衝突予防規則第13条は、必ずしも左舷または右舷へ操縦すべきかどうか規定することなく、単に追い越す船に追い越される船の進路を避けるように要求している。しかし、N号はO号の船首を横切り左舷側を通過することがわかっているので、O号にとっては右転して（追い越している）他の船を左舷に見て通過するのが賢明であったであろう。

前述のように、TSSの東に向かう通航路はO号の南にあり、右舷への操縦はTSSに関係した交通からO号を離すという付加的な利点があったであろう。

21時14分に三等航海士は転針した。彼は右転せず左転することを選び、21時18分にN

号にVHF通信で彼の決断を後で知らせた。

O号：O号です。N号を呼んでいます。

N号：はい、こちらはN号です。

O号：どのように通過していますか。

N号：貴船は本船の右舷側の船ですか。

O号：はい、本船は貴船の右舷船首の船です。緑灯対緑灯または紅灯対紅灯のどちらを望みますか。

N号：緑灯対緑灯です。

O号：了解、緑灯対緑灯で通過します、今本船は左転します。

この時点で、N号のすぐ近くに4隻の船がいた；わずかに左舷側に2隻、わずかに右舷側に1隻、もう1隻は右舷正横。誤解に基づく一連の事象の手始めとして、O号は自船がN号の右舷船首の船であることを確認した。実際は、左舷の船の1隻であった。

N号はというと、O号の位置およびどの船が同船であるかについてそれらを実証することなく、O号の主張を受け入れるという誤りを犯した。知らずしらずのうちにAISとレーダを経由する両方の情報の監視を怠ったことは、当直航海士が後の衝突の一因となる通過舷の指示を出す原因となった。

雨により視界が閉ざされたという事実により、左転するというO号の三等航海士の決断もまた、衝突予防規則第19条に違反していた。N号は、O号から（視覚によってではな

く）レーダによってのみ見ることが可能であった。三等航海士は、衝突予防規則により、正横より前方の船に対し、十分に余裕のある時期に、針路を左に転ずることを避けて避航動作をとることが要求されていた。

三等航海士は、視界制限状態を認識しておらず、また適切な衝突予防規則を適用することの必要性を認識していなかったようである。O号は依然23ノットで進み速度を変更していなかった。

三等航海士は、船長による服務規則の全般的指示に従い、船長を船橋に呼ぶべきであった。

ここでO号が閉居された船橋を持っていたこともまた注意すべきである。閉居された操舵室でよくあることだが、荒天と雨の組み合わせは窓を塩漬けにする原因となっており、船橋内から船灯を明瞭に見ることを妨げていた。

この配置で、当直航海士が他の船を観察できる（前方の窓を使用することなく）唯一の方法は、側壁の窓を開けるかまたはフライングブリッジ（最上船橋）の上に行くかどちらかである。見張りも三等航海士にとってN号がどのように横切っているか判断できるほどN号の灯火を十分明瞭に見ることは困難であったが、それにもかかわらずよく見るために外に出た者はいなかった。

21時14分に三等航海士は、O号を288度から260度に回頭させてその針路に定針した。N号がO号に向かって接近し続けることに気付いたので、21時24分に三等航海士は再びVHFで連絡をとった。



O号：貴船は緑灯対緑灯を望んだのに私は今貴船の紅灯を見ている。貴船の船首方位は何度ですか。

N号：120度です。本船は針路と速力を維持します。

N号は船が接近する間ずっと船首方位を変更していなかった。レーダの輝跡とレーダ画面の将来の航跡の情報は、N号がO号の前方を横切りつつあることを明らかにしていたであろう。2隻の船はその時1.5海里離れていた。

この時点で三等航海士には今もって、状況を認識して右転していたならば、N号から離れるように操船する時間があった。この時点で仮に三等航海士が船長を船橋に呼んでおれば、結果として生じた事故は衝突よりもむしろニアミスとなった可能性がある。

三等航海士は、更に左に針路を転じて、本船を248度へ回頭させた。数分後、三等航海士はVHFでN号を呼んだ。

N号：右舷に針路を変えています。

O号：了解、貴船は右転する。

三等航海士の操舵手（彼はその間に舵を取るように指示されていた）への次の号令は、'左舵10度'に続いて'左舵一杯'であった。

約1分後、N号の左舷の舷側とO号の船首が衝突した。操舵手に促され、三等航海士は船長を船橋に呼んだ。

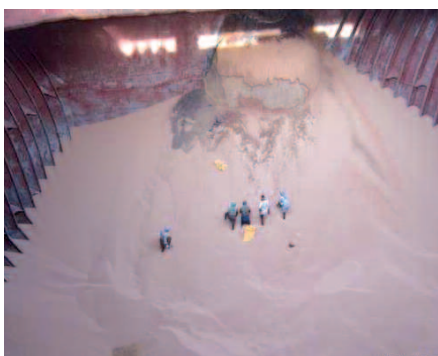
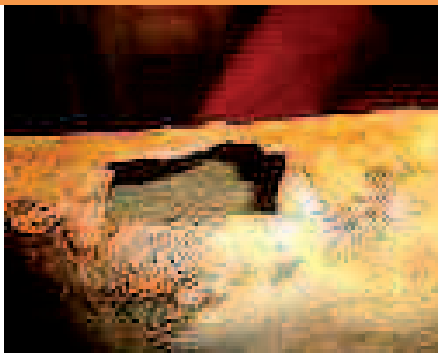
船長は三等航海士から船橋の指揮を受け取り、本船の状態を検査するため安全な海域に

航行した。本船の状態を確かめた後（航海の継続を妨げる損害は被っていなかった）、船長は支援を申し出るためN号を呼んだ。N号は最初のうち舵が効かなくなっており（実際同船は、衝突の発生直後に16チャンネルで安全通信を発した）、貨物に損害を被っていた。しかしN号は、短時間のうちに航海が可能となった。両船の乗組員は誰も負傷せず、22時56分にO号はスエズとその先のロッテルダムに向かう同船の元の針路に復帰した。

徐々にこの衝突に至る一連の事象から学ぶべきいくつかの教訓があるが、多分最も重要な教訓は、衝突回避においてVHFを使用することの危険性であろう。O号の三等航海士は、このようなVHFの使用に含まれる危険に全く気付いていなかったようである。N号の航海士も、方策があったにもかかわらず、話し掛けている船舶を明確に特定し損ねたという意味で無過失ではない。クラブは、メンバーに Marchant Guidance Note MGN324 に注目していただきたい。これは洋上におけるVHFとAISの使用についての手引きを提供している。全文は次で見ることができる：

<https://goo.gl/isWT7n>

## コンテナと貨物



## 再びビルジ問題について：適切な監視が不可欠

クラブでは、ビルジが適切に監視されていれば、その数を減らすもしくは回避することができたかもしれないクレームを、引き続きかなり多くの数受けている。

最近のあるケースにはオーストラリア産のエンドウ豆の濡れ損傷があるが、これはそういった損害がどのようにしたら防げたかのよい例である。

クラブのメンバーの船は44,000mt（メトリックトン）の穀類をオーストラリアで積載し、8,515mtのエンドウ豆を1番船倉に入れていた。貨物がインドで荷揚げされた際、船倉の交通区画の真下に縦一列に濡れてかびた貨物が認められた。1番船倉の荷揚げが進むにつれて、影響を受けた貨物の範囲が明らかとなった：一列の海水が船倉の上部からタンクトップまでの貨物に損傷を与えただけではなく、濡れ損傷を受けた貨物が3メートルの深さの層を成す形でタンクトップ全体に存在していた。海水が侵入した一次的原因は穴の開いたエダクタ・パイプラインであった。

1番船倉の前部交通区画を通る船首槽のエダクタ・パイプラインが腐食していたのである。そのパイプラインは錨の洗浄や係船ウィンチ冷却システムにも使われていた。圧力がかかって流れていた海水は、腐食したパイプから1番船倉に漏れていたのである。最初の揚げ地港でバースの空きを待っている間、本船は頻繁に走錨したため、アンカー・ウィンチも頻繁に使われていた。ウィンチの冷却水と錨の洗浄システムもまた用いられ、この水の一部が腐食したエダクタ・パイプラインを通して1番船倉に漏れていた。この漏水が直ちに発見されることはなく、二番目の揚げ地港での1番船倉からの荷揚げのときになって初めて、変色／損傷した貨物の塊が滑って貨物倉の中心にきていたことで見つかった。

調査を経て、貨物倉に入った水の量はおよそ600mtという非常に膨大な量であることが分かった。これは、アンカー・ウィンチを使用し続けアンカーを洗浄したこと、また腐食した穴の大きさも相まってそのようになったと説明できるであろう。

サーベヤーは、多量の水の進入があったにもかかわらず、積み地港から揚げ地港までの航海の測深記録には1番船倉のビルジ測深に変化があったという記録はないことを見つけた。2番目の揚げ地港到着後に1番船倉を測深したところ、値はゼロであった。

1番船倉の船尾隔壁に設置されている水の進入警報センサーも、水の進入時に何の警報も出さなかった。

本船の前の貨物がばら積みのセメントクリンカー（セメント原料の焼成塊）であったため、船倉のビルジ測深管と水の進入警報パイプの底の部分が硬くなったセメントクリンカー貨物に覆われてしまった可能性がある。そういった理由で（水の）進入が明らかにならなかったのである。

およそ2,900mtの貨物が損害を受けた。この損害の大部分は、ビルジ及び関連する測深管が適切に整備され、定期的な測深が行われ、また、高水位警報が定期的にテストされていたら、回避することができたかもしれない。

別の事例では、ばら積み船が中国で荷揚げする鉄粉鉱（sinter feed）をカナダで積み込んだ。船長に対する航海用船契約命令には、ビルジ揚水に関する定期的な報告書を用船者に送ることという要件が含まれていたため、一等航海士は天候が許す限り毎日ビルジの測深を行うように手配した。著しい量の水分が見つかったため、毎日のようにビルジに蓄積した水の排水が必要となり、これは「排水記録」（water drainage log）に記録された。

揚げ地港に到着した際、船荷証券にある貨物量と到着時の貨物の算出量の間に約2.5%の不一致が認められた。

最終荷揚げ鑑定書が出される前に船長と一等航海士によって準備された排水記録の要約から、この量が航海中に船倉のビルジだまりから汲み出された水の量と完全に一致することが確認された。荷受人のサーベヤーは、不一致量と排出記録の要約にあった水の合計量を最終的な鑑定書に記録し、本船は出港した。メンバーが代位貨物保険業者によって荷不足クレームを通知されたのは、10ヵ月ほど経ってからであった。

訴訟が中国で開始されると、本船のビルジの測深記録を綿密に調査した結果、ビルジは一日2回、全く同じ時間に測深され、各測深においてそれぞれのビルジだまりで同量が観察され、9つ全ての船倉のビルジだまりから毎



日2回汲み上げられていたことが示された。作成された書類からもう一つ注目に値することとして、航海中、測深の一日2回というスケジュールと汲み上げが別の出来事によって阻害されることがなかったということがある。ビルジ排水記録の真実性とこれに関する船上での日常活動に関して一等航海士から供述が取られ、これが裁判所に提出された。

全ての証拠が裁判所に提出された後、判決が出される前の段階でクレームは大幅に減額されて解決した。これは、訴訟を審理する裁判官が当事者たちに和解を強く促した結果である。しかし、ビルジだまりの測深と汲み上げの数値が一定であったことで、彼らの訴えの真実性に対する信用が損なわれたということを裁判官がかなり強く示す前までは、合意はされなかった。裁判官はメンバーの弁護士との非公開討議において、航海中に一定の水分が貨物から排出したのは明らかであるが、証拠からその量がどれだけであったかを証明できないことがメンバーに不利であり、和解が彼らにとって最良の策であったと認めた。

## 最良の実務手順

一般的な最良の実務手順は以下のように要約できる：

- 定期的な点検、ビルジの測深及び揚水、ビルジ警報の試験を手順書に従って行い、観察された情報は適切な書類に正確に記録することが極めて重要である。定期的な検査計画から省略する場合は、その理由も併せて記録しておくべきである。
- 貨物艙ビルジの測深を行う場合、正確な測深を適切に行い記録することが重要である。揚水されたいかなる水もその量について正確な計算を行わねばならない。
- 天候が許せば、貨物艙ビルジは理想的には1日2回チェックし、測深を行うべきである。このやり方からの逸脱がある場合は、その理由と共に記録しておくべきである。
- ビルジシステムと警報は定期的にテストするべきである。ビルジ警報に故障が認められた場合は、定期的に手動の測深もしくは類似の方法でチェックを行うようにするべきである。
- 貨物の残留物やその他の残り屑がビルジの適切な機能を妨げる可能性があるため、貨物を積み込む前にすべてのビルジを点検し、必要であれば洗浄するべきである。
- バラストを積む時には、バラストを積む作業の完了後、バラストタンクを定期的に測深することが重要である。隣接するタンクと隣接する貨物スペースにある貨物艙ビルジについても、水の侵入の可能性を確認するために測深することも同様に重要である。

## コンテナと貨物

### 石炭：インドネシアで船から石炭を荷積みする危険性



クラブでは最近、インドネシアの石炭の積み荷役前および航行中の不適切な監視により、安全に対する懸念が生じたケースを散見している。

インドネシアは世界最大の石炭輸出国の一つである。港によっては制限があるため、積み荷役が船を通して行われ、容認されている業界における良好な実務手順に従わずに石炭を(船経由で)運搬している運航業者が多くいることが知られている。貨物に自然発火しやすい傾向はないと誤申告したり、貨物の自然発熱特性やメタン放出特性の詳細を説明しないといった事例がある。

船と乗組員の安全を確保するために極めて重要なこととして、積み荷役時および航行中に貨物を効果的かつ的確に監視することに焦点を合わせるようになったのは、このような理由からである。全般的なインドネシアにおける石炭の積み荷役についての情報には、Risk Watch 2010年6月号(第17巻)を参照されたい。本記事では、火災時に取るべき行動及び推奨される貨物監視の手順について、より詳細に考察していくが、下記のURLより見ることが出来る。

<http://goo.gl/je4IBl>

IMSBCコードには、船にある貨物の温度は荷送人が自然発火することがありうると通知した場合、積み荷役の前と積み荷役中に測定されねばならないと述べられている。しかしながら、誤申告の可能性を考慮して、いかなる場合においても積み荷役の前に石炭の温度を測定することをお勧めする。Minton Treharne & Davies(MTD)はクラブのメンバーにこれまでいくつかの機会において助言してくれているが、このために「熱電対プローブ」を使用することを勧めている。彼らは船上にあるうちに貨物に0.3~0.5メートルの穴を掘り、プローブを挿入してからいくつかの測定を行うよう提言している。彼らは少なくとも21箇所まで温度範囲を記録することを勧めている。積み荷役中、33%の貨物がバージから荷揚げされた段階で再び貨物の再測定を行い、66%が荷揚げされた段階で再度行うことを提案している。貨物のうち摂氏55度を超えたものは自然発火の兆候を示しており、受け取りを拒否するべきである。

「温度銃」(Temperature gun)や「サーモガン」(thermo-gun)の使用といった代替方法は、製造業者の要件に従う場合のみ有効である。例えば温度銃を用いる場合、貨物の表面の最大距離0.5メートルで測定が行われなければならない。0.3~0.5メートルの穴を掘ってから穴の中で銃をかまえ、穴ごとにいくつかの測定値を記録しなければならない。

また、MTDはメンバーに対して、IMSBCコードでは航海中にガス測定を行わなければならないと述べていることを忘れないように注意している。懸念がある場合は、メンバーはクラブに連絡を取り、適切な処置が取れるようにすべきである。

貨物が火災を起こしている、あるいは積み荷役中に船内で摂氏55度より高くなっていることが判明した場合、MTDは次の処置を取ることを勧めている：

- 当該船からの荷積みは直ちに中止しなければならない。
- この船から荷積みされた貨物はすべてできるだけ早く船倉から船に戻し、該当する石炭がすべて確実に揚げ荷されるようにする必要があるので、これはグラブバケットを使用すれば良い。
- 船倉内にある熱い石炭の箇所に集中して真水を噴射することを検討する。これは各噴射の間に蒸気が消散できるよう、断続的に集中噴射させる形で熱い部分に射出しなければならない。
- 真水が好ましいものの、安全が脅かされている場合、乗組員は入手できるいかなる水であってもよいので、それを用いるべきである。時間もしくは状況が許すようであれば、用船者/荷送人は可能であれば消火活動のための真水を手配して援助を行うべきである。海水を用いる場合、可能であれば用船者あるいは荷送人から補償状(LOI: Letter of indemnity)を入手しておくべきである。

● 関係のない貨物倉は閉鎖し、酸素、二酸化炭素、爆発下限界(LEL)の百分率についてガス監視を始めること。

● 上述したような温度の調査をさらに行うにあたって、現地のP&Iサーベヤーが援助することも可能である。

● 乗組員は甲板上で消火ホースを準備すること。

● 甲板上にある全ての可燃性物質は取り除くこと。

● 消火ポンプと非常用ポンプの試験を行い、充電しておくこと。

● 熱に晒されているハッチカバーシールへの放水を行うこと。

● 船倉は関連した全ての事前注意と併せて、密閉空間として扱われなければならない。

● 乗組員は貨物倉内の空気毒性及び窒息性の特徴を認識しておくこと。

揚げ地港への到着時、メンバー各位は作業が差し迫っている船倉のみ荷揚げのために開くことを強くお勧めする。しばらくの間、揚げ荷の予定のない貨物が入ったハッチカバーを開放すると、その貨物が酸素に晒されて自然発熱反応が促進され、更なる問題を引き起こすかもしれない。

本稿を作成するにあたって、ご助力いただいたMinton Treharne & Davies社のStewart Horan氏に感謝する。

## 人身事故

### 魚釣り：日常的に捕らえたものを食することは危険となりうる

船員にとって非番時に最も人気のある娯楽の一つは、錨地にいる際に船の舷側から魚釣りをすることである。しかしながら、船員に捕まえた魚を食べることを認めていることが非常に重大な結果をもたらすこともある。最近のケースでは、全19名の乗組員のうち14名が非常に重症のシガテラ中毒（プランクトンに関連した毒素の蓄積）に襲われたというものがあつた。パハマのイグアナ沖の錨地で待機中、何名かの乗組員が所有するサビキや手釣り糸を用いて釣りをし、タラキート（Talakitok; アジ科の一種）と呼ばれる魚を200キロ獲つた。タラキートはフィリピンの店で一般的に見かけられ家庭で調理されるものなので、フィリピン人船員によく知られている。大漁の魚のうち、大多数は6~8インチの小ぶりのものであつた。しかしながら、3匹は非常に大きく、それぞれが3.5キロほどの重さがあつた。乗組員は捕獲した魚をその時は1匹も食べずに冷凍庫に保管した。

船は貨物を積み込み、航海を開始した。次の数週間、コックの調理でサイズが小さい魚の何匹かを乗組員が食したが、何の病的影響もなかつた。問題が起き始めたのは、船がカナダに寄港中に昼食として3匹の大きな魚が調

理された後であつた。魚を食べて数時間のうちに、14名の士官と乗組員が吐き気やめまいを催し始め、衰弱してしまつた。代理店は救急医療を手配し、救急車が病気の乗組員を陸の病院へ運んだ。乗組員の何名かは非常に重症であつたために病院の集中治療室で治療を受ける必要があり、そこに数日とどまつた。もしも乗組員が大きいサイズの魚をまだ船が航海中に食べていたら、結果はより深刻なものになっていたかもしれない。そのカナダの港に素晴らしい病院設備があつたのも非常に幸運であつた。5名の乗組員のみ発症しなかつたが、これは昼食が出された時に当直中で魚を食べなかつたからである。

ほとんどの乗組員と他の全ての士官が入院中という状況であつたため、一等機関士が残りの4名の乗組員である操機手、機関員、甲板手、実習生に補佐されながら指揮を取ることを引き受けざるを得なかつた。船主は緊急交代要員の乗組員を手配して乗船させ、最終的には病気の乗組員の容態は十分に快復してフィリピン本国に送還できる状況となつた。我々は、彼らがその後完治したと報告できることを嬉しく思う。



カナダ保健局（The Canadian Health Authorities）は乗船し、独自の調査を行った。検査官の調査で、船の厨房は素晴らしい状態にあることが分かつた。彼らは冷凍庫に残っていた乗組員の獲つた125キロの魚を移送し、テストの後、これを破棄した。彼らは、タラキートは有毒のサンゴ礁を食すると忠告した。サイズの小さい魚は毒素量が低いため一般的に食べても安全であるが、より大きい魚は毒素の濃度がより高いため、人体に入ると危険でシガテラ中毒を引き起こす可能性がある。

この出来事は、船の舷側で船員が自分で獲つた魚が非常に危険である可能性があるという事実を浮き彫りにしている。船員は捕まえている魚の種類について精通しているかもしれないが、釣りをしている海域における特定の問題や、サンゴ礁や赤潮が藻や毒素を含んでいてそれを魚が摂取しているかもしれないという可能性について精通しているということはない。

## 密航者

南アフリカの港で乗船を試みようとする密航者の数は増加傾向にある。現在の南アフリカの入国規則では、歓迎されない訪問者を阻止するため、乗船しようとして来るすべての人間の身元を確認することが乗組員の義務となっている。もしも乗組員が許可されていない者の乗船を認めると、船がその者の責任を負うことになる。これは南アフリカ国民でないことが分かつた場合、本国に送還する費用も含む。複数の密航者が関与していると非常に高くつく可能性がある。

この問題を回避するため、許可されていない者が乗船することを阻止するよう、乗組員が以下の手順を取ることを勧める：

- 船の警備デスクをギャングウェイの上から下に移動する。これにより、誰もが船に近づく前にチェックが行われることが分かり、密航者となる可能性のある者にとって船が魅力的ではなくなる。

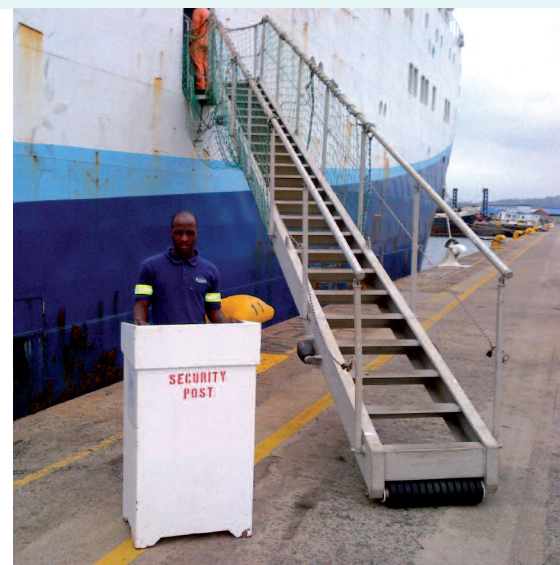
- ギャングウェイの警備職員は乗船を希望するが有効な港湾許可証を所持しない者の乗船を拒否すべきである。船の訪問者は全員、乗船前に港湾許可証をギャングウェイの警備デ

スクに引き渡し、船から去る際にこれを受け取る。

- 代理店は、ステドアの会社に船が港にいる最中に乗船する予定の職員全員のリストを出すように求めるべきである。ステドアにはギャングウェイの使用を義務付けて、ギャングウェイの警備職員が乗船・下船の確認ができるようにする。

- いるべきではない人間の乗船が判明した場合、その者を直ちにギャングウェイ下の警備デスクに連行するべきである。港湾警備を呼び、拘留中の者は港湾許可証を持たずに乗船しようとしていたことを伝えるべきである。港湾警備はそれからその者に対応するであろう。

これらの勧告は、船舶のISPS保安計画の一部として船の出港前に乗組員によって実施される通常の密航者チェックとあわせて遂行されるべきである。



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/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。

## その他の問題

### 新刊案内

#### Witherbyシーマンシップ：海運会社のための健康と安全についての指針

Witherby社は、7つの健康と安全のかぎとなるトピック（アルコールの乱用、有害な薬物の乱用、肝炎、HIV感染とエイズ、職場での喫煙方針を含む）を包含する指針を出版したばかりである。それらのトピックのうち3つは、船上の職業的な安全と健康の管理のための国の指針で解説されるべき分野として、ILOの2006年海事労働条約（MLC）に含まれている。

出版物についての更なる詳細と注文の情報は、Witherby社のウェブサイトにある。

<http://www.witherbyseamanship.com>

#### IMO:スペイン語出版物

IMOは最近いくつかの評判の良い本をスペイン語で出版した。これらは我々のスペインと南米のメンバーの興味の対象となるであろう。以下の書名のものが現在スペイン語で入手可能である。

- IMDGコード補遺（改正37-14を含む）
- ロンドン条約廃棄物評価ガイドライン
- ロンドン議定書：ロンドン議定書とは何か、またどのように実行するか

出版物についての全ての詳細と注文方法はIMOのウェブサイトにある。

<http://goo.gl/sRzYQZ>



### ロスプリベンションポスターキャンペーン：漁船衝突予防規則第6,15,16,18条

船橋チームは、著しく接近する状態を避けるため減速することを嫌うことが多いようである。この減速は、いかなる理由であれ、右舷への針路の大幅な変更が出来ない状況に対処する効果的な方法であるので、考慮に入れるべきである。例としては、視界内に複数の漁船が存在していたり、追い越し中の船あるいは追い越されている船、錨泊船がいたり、船が浅水域にいたりするような場合である。

ポスターに示された状況では、漁船が大きな群れとなって互いに密集している。それらは殆ど停止しており、それぞれの側を安全に通過しようとしている。右舷側の船は、船首方位約1ケーブル（0.1海里）の僅かな最接近距離（CPA）で、一定の方位のままである。

状況は、本船が（右舷側の）その船と18条適用の漁船の両方に対し避航船であり、右転が漁船と著しく接近する結果になるであろうことを浮き彫りにしている。大胆に右転する前に漁船が通過して安全になるまで待った場合、両船は著しく接近する状態になってしまうであろう。更に、左舷への針路の変更は漁船に極めて接近するという観点から困難であり、他方の船舶の船首を横切る必要があるが、これは15条で要求されるとおり避けるべきである。減速が状況を解決する最も当たり前で効果のある方法である。

減速は効果がある一方、他の船舶によって観測されるにはもう少し時間がかかるかも知れない。しかし、この時点で船の距離があるとすれば、減速は、早期の裏のあるものとしてとられる動作であり明らかに良い結果をもたらすであろう。

この筋書きは、2隻の船の衝突に至った実際の状況に基づいていた。VHF通信において、保持船が煽ったことにより、衝突予防規則と異なり緑灯対緑灯または右舷対右舷で保持船が避航船の船尾付近を通過するという口約束をすることとなった。避航船は左舷に向けて少し針路を転ずることに同意した。次の10分かその間に両船は数度針路を転じた。このことが事実上CPAをゼロに減少させた。2.5海里の距離において、保持船は以前の口約束を左舷対左舷での通過と翻すようVHFで要求した。このことにより、避航船に直ちに大幅な右転を行うことが必要となった。次の数分間、避航船は右転したが保持船の針路は殆ど変化しなかった。旋回するのに十分な広い水域がなく、避航船は保持船の左舷側船尾に衝突した。その時視界内に多数の漁船がいたが、仮に避航船がVHF通信で衝突予防規則に違反した約束をするよりもむしろ減速を考えれば衝突は避け得た。

（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。）