

RISK WATCH



航海とシーマンシップ

- 1 ひとりよがりの判断が座礁事故を招いたか？
- 5 ECDIS: オーストラリアは航海士に熟達度を実証するよう求めた

ひとりよがりの判断が座礁事故を招いたか？



ロスプリベンション

- 6 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2 (a), 13, 15, 16条



コンテナと貨物

- 7 船艙が水浸しになる：ゴミがビルジを塞いだ
- 7 貨物残留物の排出



その他の問題

- 8 新刊案内

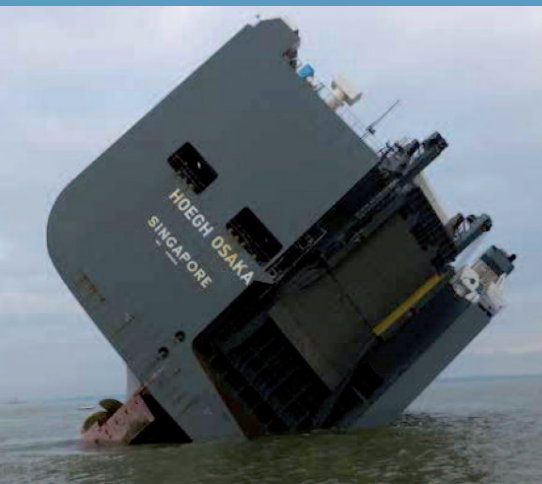


英国の海難調査部 (UK MAIB) が最近、2015年1月にサウサンプトンを出港してからまもなくソレントのブランブルバンク (Bramble Bank) で座礁した自動車・トラック専用船 (PCTC) のHOEGH OSAKA (以下、HO号) に関する報告書を発表した。

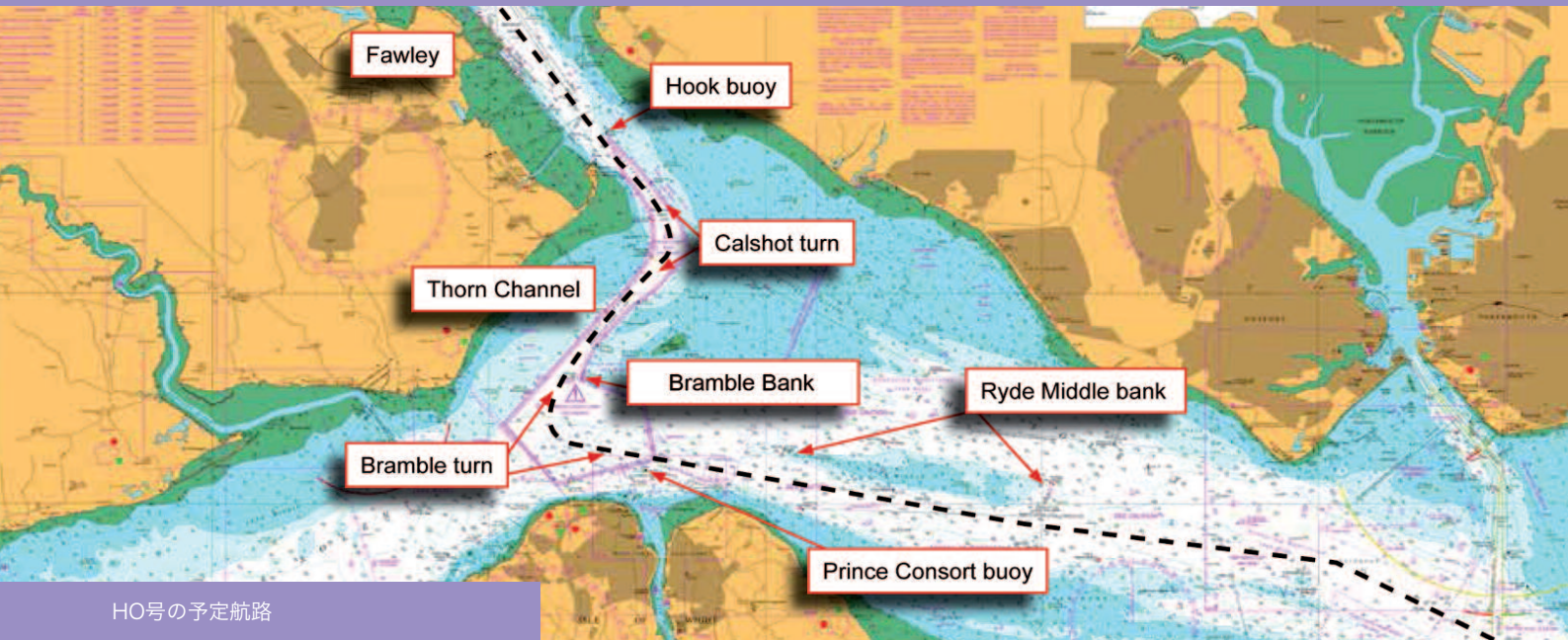
この記事ではUK MAIBの報告書で取り上げられた主な問題点に脚光を当てる。PCTCの運航者は報告書 (特に出港時の船の復原力と出港にかかわる手続き上の問題に関する報告の部分) を間違いなく検討したであろうが、報告書には他にも多くの重要な話題を含んでおり、すべての船主、運航者、乗組員にとって興味深いものとなるだろう。

HO号はヨーロッパから中東へ定期配船されていた。問題の航海時、通常の寄港ローテーションは変更され、通常は最終寄港地であるサウサンプトンが最初の寄港地となっていた。サウサンプトン到着時、一等航海士はポート・キャプテンに会い、本船は事前積付計画をまだ受け取っていないと伝えた。実際は、

前日に事前積付計画は船長に送付されていたのだが、船長はそれを一等航海士に渡していなかった。その後、ポート・キャプテンは荷役について話し合うために荷役会社の監督と会ったが、一等航海士は同席していなかった。同日の後になって、一等航海士は積付計画に基づいて船の出港コンディションを計算し、出港時にメタセンター高さ (GM) が1.46mになることを報告した。積み荷役が進むにつれて、ポート・キャプテンは予備の貨物リストにあった「背高で重量のある」貨物 (クレーン、ブルドーザー、その他の建設機械/車両) を追加で積み込む手はずを整えた。このことについて、本船の航海士の誰とも話し合いはされなかった。



航海とシーマンシップ



HO号の予定航路

ひとりよがりの判断が座礁事故を招いたか？（続き）

一等航海士は港ではほとんどの時間を制御室で過ごし、船を垂直に保ち、船尾ランプウェイに対して適切なトリムになるようにしていた。船を垂直に保つために3番ヒーリングタンクが用いられ、トリムは船首水槽と船尾水槽間のバラストを移送させることによって制御された。バラスト操作は遠隔タンクゲージもある貨物制御室から遠隔操作で行うことも可能であった。しかし、当時、船首のタンクゲージのみ遠隔操作が可能であった。残りのゲージは2014年7月以降適切に動作しておらず、測深値は手動で得ることができたため「優先度が低い」とみなされていた。バラスト全体の完全な記録を最後に取ったのはサウサンプトン港に寄港するおよそ2週間前であった。水槽間のバラストの動きは、バラストを移送するのにかかった時間に基づいて推定された。揚水能力は7トン/分であったので、この量に単純にかかった分数を掛けて得られたということで、船上のバラスト量とその正確な位置に関しては幾分不確かさがあつた。サウサンプトンではバラスト水は取り込まれなかった。

HO号には復原力、トリム、喫水を計算する目的でロードスター積付プログラムが設備されており、このプログラムはロイズ船級協会によって承認されていた。プログラムには燃料、潤滑油、バラスト水、清水、備品の量を入力する必要があつた。貨物甲板にあつた車両については、その質量と実際の垂直方向重心位置（VCG）を求めて入力するべきであつた。ロードスタープログラムの最後の入力値はサウサンプトン入港条件を求めるためのものであつたことがわかつた。また、誤ったVCGが入力されていたこともわかつた。つまり、車両の実際のVCGではなく甲板のVCGが入力されていたのである。

荷役会社は貨物を運び入れたり運び出した後、船上の貨物を固縛したり、出港前に貨物

の最終集計や積付図を提供したりするために、労働を提供した。荷役会社は各車両についているバーコードから車両の船上への積み込み記録を作成するために、電子装置を用いた。このような技術が利用できたのに、船に提供された最終集計は推定重量であつた。積付図/最終貨物集計に記録された推定重量は5549トンであつた。しかしながら、実際に積み込まれた重量は5814トンであつたのである。

荷役が完了した時、航海実習生は喫水を記録したが、これは船尾ランプウェイ（まだ岸壁にあつた）に対して標準的な調整を行うことによって一等航海士が調整したもので、出港時、船首9.0m、船尾8.4mとなつていた。（これらの喫水は船橋とパイロットカードに、船首8.4m、船尾9.0mのように誤って記録された。）水先人が乗船してからランプウェイは揚げられたが、これは直ちに右舷におよそ7度の傾きを引起す原因となつた。これは通常経験される傾きである1~2度を優に超過していた。傾きはバースを発つ前に修正された。

離棧後、一等航海士と実習生は船の出港時の復原力を計算するために貨物制御室に行った。事前の計画と最終積み込みでは多くの変更があつたため、一等航海士は事前計画の条件を修正するのではなく、すべての貨物に関する数値を再入力することとした。計算が完了すると、一等航海士は以前の彼の計算で予想されていたよりもGMが少ないことが気がかりになつた。そこで、実習生を船首水槽と船尾水槽に送り、測深させた。

一等航海士は排水量が増加していることに気づいたものの、300トンのバラストをこれらの水槽に追加する対処をするつもりでいた。申告された貨物量について疑いを持つよりも、航海前に計算された喫水と実際の喫

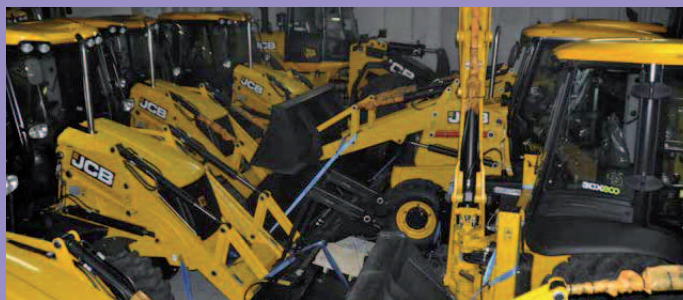
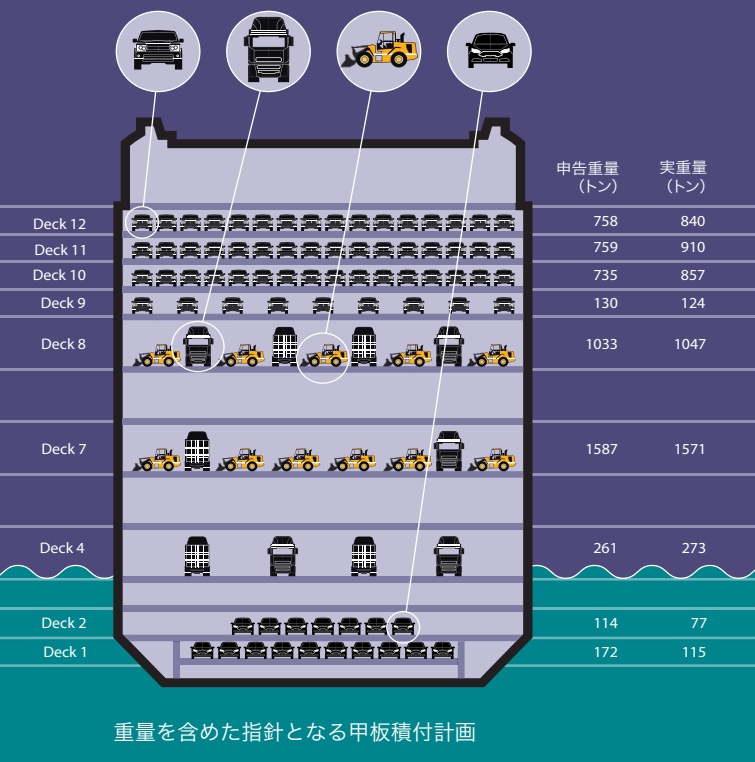
水の違いを補正するために推定のバラスト量を調整するのが通常のやり方であつた。

そうこうしているうちに、船は12ノットで航行しており、ソーン水道（Thorn Channel）に向かってカルショットターン（Calshot turn）での回頭を完了していた。ソーン水道からウェストブランブルブイ（West Bramble buoy）を回る次の回頭は10度の舵角を使っての左舷への大角度の（120度の）変針を要した。これは通常は右舷への傾斜をもたらしたが、この時には、傾きは通常の予想を超えて増え続けた。機関停止の号令がかけられたが、右舷への傾きは40度に増加し、舵とプロペラが露出してしまった。

船橋では、船長がこらえ切れずにデッキを右舷の船橋ウィングの扉まで滑ってしまった。水先人、操舵手、三等航海士は制御盤とテーブルの間に割り込む形でかろうじて位置を保つことができたが、一時はVHFも含めてそれらの制御盤に手が届かなかつたり操作できなかつたりした。甲板の下では、乗組員の一人が横断通路（cross alley way）に沿って18m落ち、腕と脚を骨折した。何名かの他の乗組員が軽い切り傷と打撲傷を負つた。

大きな貨物ユニットのいくつかは壊れてラッシングが外れて位置が動いてしまい、船体が破損した。海水が第6甲板に、それから下の甲板にあふれた。警戒船‘SP’（小型船舶が航行の邪魔にならないようHO号を先導していた）が航路管制室（VTS）に対して、HO号に危険な傾きが生じていると報告し、援助を要請した。

深刻な傾きと舵の露出により、左舷への回頭角速度が増していた。これによる非常に幸運な結果として、HO号はブランブルバンク



様々な固縛位置を示しているJCBの貨物



第6甲板 - 右舷側貨物の損傷

に座礁した。もしも座礁していなければ、HO号は転覆していた可能性もある。水先人は座礁により更なる船の傾きが防止されたことを認識して、現場にいた最初の曳船に対して船を押しして更に座礁させるよう命令した。

乗組員のほとんどは暴露甲板の高くなっている側に集まったが、機関室内にいた乗組員は緊急脱出用ハッチを使ってよじ登らなければならなかった。一等航海士と実習生は両方とも貨物制御室にいたが、二等航海士とともに船の制御センターになんとかたどり着き、救命胴衣とイマージョンスーツを配布した。電気技師と甲板長は両方とも船内に閉じこめられないように海に飛び込まねばならず、陸側の救助艇によって救出された。他の乗組員は緊急救助隊によって首尾よく避難させられた。

荷役

関係する航海士の役割は、船の安全管理システム (SMS) により次のように規定されていた：

船長：常に船とその安全に対する全般的な責任を負わねばならない。

一等航海士：船長に対し荷役の安全について直接的な責任を持ち、一等航海士は各港を出港する度に前もって船長へ報告をしなくてはならない。船は、復原性資料の要求をすべて満たさねばならない。

SMSには、水槽の測深は毎日行い記録されねばならないということも述べられていた。

ポート・キャプテンの役割は、船主の「貨物品質管理手引書」に規定されている通り、本船の乗組員、航海計画管理者、現地の代理店、荷役会社の間をつなぐことであった。船主の内部荷役手引書には次のように示されていた：

「積み荷役と積付けを事前に計画すること；積み荷役と積付けを計画すること；計画に従って荷役を監視すること；規則と基準に従って船の積み荷役を確実にすること；積み終了報告書を作成し配布すること；船側の仕事ぶりについて報告すること」

貨物品質管理手引書は、ポート・キャプテンの役割は乗組員、荷役従事者、本船に傷害や損害を与えることなく貨物が効率的に積み込まれることを確実にすることであると規定していた。

ポート・キャプテンは船積み予約された数値を受け取り、それらを集約して各港に対する事前積付計画を作成した。計画は、各甲板の個別ユニットの積付け位置を提案するものであった。計画は本船、荷役会社、現地の代理店に渡された。同意された積付計画は、ポート・キャプテンや船の船長が承認した場合のみ変更を加えるものであるということも示されていた。

UK MAIBの結論

・HO号は、復原力が不十分であった結果として、ウェストブランプルブイを回頭している際に右舷にひどく傾いた。

・同船は不適切な復原性能を持っていたが、航海前に正確な復原力の算出が行われなかったため、そのことは明らかにならなかった。

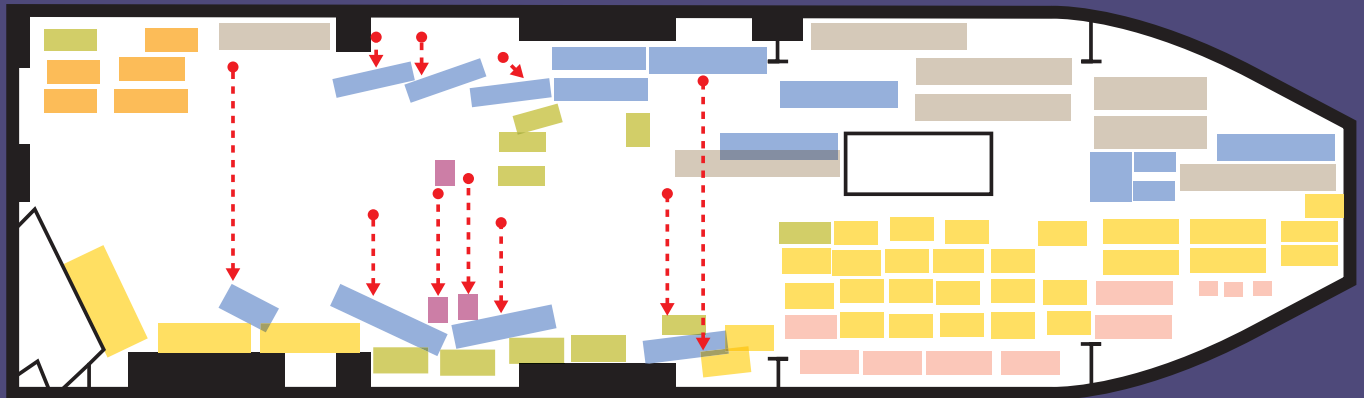
・HO号の出港時の復原力は正であったが、IMOの要件下では残留復原力は不十分で、0.6m船首トリムのため、操船に支障があった。

不十分な復原力の原因

不十分な復原力は、多かれ少なかれ次のようなことが原因であった：

- 1) 一等航海士は、それまでに懸念の原因となることがなかったため、船の復原力を正確に計算することの重要性を過小評価していた。様々な誤りが判明した：貨物の実際の垂直方向重心位置 (VCG) について考慮していなかった；船上のバラスト量は推定されたものに過ぎなかった；出港前に船の復原力を計算することを優先しなかった；そして、ランプウェイが揚げられてから7度の傾きが発生したというような警戒信号に対して注意が払われなかった。
- 2) ポート・キャプテンは、船長や一等航海士のいずれにも知らせることなく、予備リストにあった追加の貨物（およそ600mt）を積み込む手配を行なった。
- 3) 実際の貨物重量と積付量は、本船に提供された最終集計と著しく異なっていた。荷役会社は実際の重量を知ることができたにもかかわらず、提供された貨物重量は実際の重量ではなくほぼ推定の重量であった。
- 4) 運航マニュアルは、船の指揮とポート・キャプテンの関係について適切に検討していなかった。このことにより、ポート・キャプテンは一等航海士に関わり合いを持たせることに価値をほとんど見出さなくなり、対して、一等航海士はというと、自分には事前積付計画に疑問を持つ権限はないと信じるようになった。
- 5) 船長は、推定による出港時の復原力の状態を一等航海士から知らされたが、復原力がどのように計算されたか、またどのような情報が計算するのに用いられたかについてわかっていなかった。

航海とシーマンシップ



第6甲板 — 元々の積付けと移動した貨物のずれた方向

ひとりよがりの判断が座礁事故を招いたか？（続き）

6) タンクゲージの修理について会社の対応が遅かったという事実により、一等航海士も同様に「優先度が低い」と考えるようになり、バラストのタンク量を推定するという手段を取るに至った。

7) 乗船の際に施される習熟訓練において、積付計算機の使い方に関する指導が含まれていなかった。これは、PCC/PCTC船隊に任命された上席航海士のための2日間の訓練コースにおいても取り上げられていなかった。

これ以外に明らかとなった安全に関する問題

UK MAIBは、自動車専用船（PCC）や自動車・トラック専用船（PCTC）の部門では、HO号に限らず、航海の前に実際の出港時の復原力を計算しない慣習となっていることを示唆する証言や他の事例証拠を得た。

HO号は貨物固定の手引き（CSM）を船上に搭載していたが、これは事前承認に基づいてロイズ船級協会によって認められていた。CSMは、ベルト型ラッシングについては、最大固縛荷重（MSL）は破断張力の70%でなければならず、MSLは10,000kgより少なくはならず、適切な伸び特性を有するべきであると述べていた。HO号に搭載されていた耐久性の高いベルト型ラッシングは5,000kgのMSLを持つもので、これはIMOで推奨されている要求強度の半分であった。ポート・キャプテンも荷役会社も船のCSMを入手できず、またそのことについて知らなかった。

コミュニケーションの欠如

ポート・キャプテンは積み荷役の計画と監督を自分の責任であると考えていた。彼はサウサンプトン貨物の事前積付計画を作成しており、次の2つの港でも荷役を指揮していたため、一等航海士を関与させることにほとんど価値はないと考えていた。

一等航海士は、事前積付計画について気づきたいかなる問題についても提起するようという指示を受けていたが、ポート・キャプテンはいかなる積付準備であっても一等航海士を関与させるようという指示を受けていなかった。ランプウェイでの打ち合わせ（これはすべての関係者に積付計画について知らせるために必要とされていた）は、一等航海士なしで進められた。

船長は、事前積付計画が前日に船に電子メールで送られた際に、それを一等航海士に提供せず、船がサウサンプトンに着岸したときに初めて提供した。

会社は、タンクゲージを修理することが必要であるとは思わなかった。これは一等航海士のやる気をそぎ、極めて重要である正確な出港時の復原力の計算をすることの重要性を減じる一因にもなったかもしれない。それまでに復原性が問題であるとみなされたことがなかったため、作業工程のすべてにおいてひとりよがりな判断があった。

結論

事故が単独の要因の産物であることは滅多にない。このケースでは、多くの原因要素があったが、大部分は船長、一等航海士、ポート・キャプテンによって無視された。これは主に、彼らが全員、過去に復原力について問題がなかったのだからこの場合にも問題はないだろうと思込み、個々の問題への対処や修正がなされなかったからである。

この特定の貨物積み込みにおいては、船の寄港ローテーションの変更、船長や一等航海士への通知なしの貨物追加、ランプウェイが揚げられたときの船の傾きが予想された2度ではなく7度であったというように、通常の手順とは多くの違いがあったという事実があったにもかかわらず、この思込みは存在した。関わりのあった関係者にとっては、このどれもが心配の種や警戒すべきことにはならなかったようである。

調査の後、UK MAIBの報告書では、この事例に関わっていた用船者、船舶管理者、荷役会社の手順や操作にいくつかの重要な変更を行うことが勧告された。

UK MAIBの報告書の全文は、次のリンクから入手できる：

<https://www.gov.uk/government/news/hoegh-osaka-report-published>

ECDIS : オーストラリアは航海士に熟達度を実証するよう求めた

国際乾貨物船主協会（INTERCARGO）は、船員のECDISを使用する能力および船舶の安全管理システム（SMS）が航海と運航におけるECDISの重要な役割をどれだけ反映しているかに関して、オーストラリア海上安全局（AMSA）が行っている調査に関心を寄せている。

調査は、船橋当直航海士がECDISをしかるべき基準に従って使用できることを示すことができなかつた事実のため、オーストラリアのPinkenbaにおいて5月にポートステートコントロール（PSC）がばら積み船AFRICAN ALKEを拘留したことをきっかけに始まった。

INTERCARGOは、AMSAの所見を要約し、最近の文書（III 3/5/5）の中で公表、IMOに提出した。

調査の目的

ECDISが航海の主要な手段として船舶の安全証書の機器登録に載せられている場合、PSC検査官は本船の航海士に装備されているECDISの基本操作を実際にやってみせることを求めるであろう。

本船の航海士は、電子海図（ENC）ユーザバミットの妥当性、表示ライブラリと直近の更新の立証を求められ、また航路計画やルートチェック、それから安全水深、安全等深線、（前方監視機能の）危険探知時間とセクタ角、余裕水深のような適切な安全設定ができることおよび、方位記録と位置決定の能力を証明しなければならないであろう。

PSC検査官は、ECDISの操作のための手順が安全管理システムに組み入れられており、これらの手順に従っていることを確認するため、本船の安全管理システムを検査するかもしれない。

PSC検査官は、本船の航海士が航海に熟練していない、または適切かつ最新の海図の不足や他の機器操作の問題のために安全に航海できないと判断した場合、本船を適合させるよう対処する。

これまでに確認された不備

- ECDISを装備した船の安全管理システムは、紙海図を使用した航路計画と航行監視の詳細な指示を規定していたが、ECDISが航海の主要な手段であるかどうか示されていなかった；
- 航路計画がしばしば小縮尺の電子海図を使用したECDIS上でのみ行われており、航路の妥当性が確認されていなかった。結果として、計画航路が避けるべき海域を横切っている、浅瀬または海岸線に危険なほど接近して通航している、通航分離帯を誤った方向に通航している、他の危険な計画航路を通航している、のような多数の事例があった；
- 本船の航海士が、安全水深を決定するための基礎的な船体沈下現象（スコット）と余裕水深の計算を行えないことと安全設定の不適切な設定。例えば、最近の検査で、本船の出港時喫水が14.5mのとき、安全水深が10mに設定され、固定されていたことがわかった；
- 変更が行われることを防止するための'保護'設定；
- 全地球衛星航法システム（GNSS）を位置情報の唯一の供給源として完全に頼ること、陸地が視野の内にある沿岸航海中でも、本船の位置を確かめるため代わりの方法を使用しないこと；
- 本船の航海士が太陽または他の天体の方位を測定して行うコンパス誤差の計算を実証できない；

- 役に立たない航海計画、最近の例では、指定された航行海域、避ける海域と通航分離帯の要件を守ることを怠っていた；
- 適切でなく、改補されていないまたは廃版となったENCを含む海図の使用；
- SOLAS規則V27、34.1は勿論のこと決議A.893(1)に違反した非公式小縮尺海図の使用；
- ECDIS可聴警報を無効にする、または航海の開始時にECDIS可聴警報を使用できることを確実にしていない；そして
- 使用されている電子航海計器の機能と限界および表示器に提供される情報の性質についての不十分な理解。これは、データが不適切に信頼される（例えば、読み取られた推測位置がGPS（全地球測位システム）の計算位置として使用される）という'モード認識'における誤差を含む。

AMSAからの文書（III 3/5/5）は要請により提供可能である。



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2 (a) ,13,15,16条



追越し

国際海上衝突予防規則第13条は、追い越す船舶は追い越される他の船舶の進路を避けるよう指示している。追越し船は、追い越される船舶の正横後22.5度を超える方向から来る船舶と定義されており、方位のいかなる変更も追い越す船舶をこの規則にいう横切り船とするものではなく、追い越される船舶を最終的に追い越し遠ざかるまで追い越される船舶の進路を避ける義務を免除するものではない。理論的解釈は、追越し船は減速の選択肢を持っているが、最終的に追い越し遠ざかるまで避航船のままでいるといったものである。この規則はすべての追い越す船舶に適用され、動力船に限定されないことに注意することが重要である。

ポスターの場面は、本船が20.5ノットで通航分離帯に接近しており、右舷水平線の横切り船とともに本船の前方両側に同行船がいるとう船橋からの光景を示している。若い航海士が追い越される船舶のどちら側を通過すべきか船長に尋ねている。追い越される船舶のどちら側を通過するかという決定は追い越す船舶の裁量に委ねられているが、避ける義務は追い越す船舶にある。

船長は、仮に追い越し中または追い越し後に思いがけない横切り状態が生じれば、本船により多くの選択肢を提供するであろう右舷側を追い越すことの利点を説明している。考慮しておくべき事項には計画した針路の変更、漁船または航行の障害物への接近、その時の個々の状況を含めるべきである。

狭い水道において追越すことの決定と追い越し操船の実行は慎重に考え、もし乗船しておれば水先人と十分に話し合うべきである。操船のための可能性のある航路離脱点を考慮することが重要である。船長は、関与する船舶の大きさ、水道の可航幅、追い越される船舶を航過し遠ざかるのに必要な距離、追い越し操船中に通過しそうな係留船への接近を考慮すべきである。船長はまた、速力が増すと急激に増加する船舶間の相互作用の影響、喫水に対する船体沈下現象（スコット）の影響を考慮すべきである。水先人が嚮導中、もし船長が提案された操船に不安であるときはいつでも、仮に強制水先区域であっても、これらの懸念を水先人に述べて追い越し操船を断るべきである。

第2条 責任

a) この規則のいかなる規定も、この規則を遵守することを怠ること又は船員の常務として必要とされる注意若しくはその時の特殊な状況により必要とされる注意を払うことを怠ることによって生じた結果について、船舶、船舶所有者、船長又は海員の責任を免除するものではない。

b) この規則の規定の解釈及び履行に当たっては、運航上の危険および衝突の危険に対して十分な注意を払わねばならず、かつ、切迫した危険のある特殊な状況（船舶の性能に基づくものを含む。）に十分な注意を払わなければならない。この特殊な状況の場合においては、切迫した危険を避けるため、この規則の規定によらないことができる。

第13条 追越し

a) 追い越す船舶は、B部第I章および第II章の規定にかかわらず、追い越される船舶の進路を避けなければならない。

b) 船舶は、他の船舶の正横後22.5度を超える後方の位置、すなわち、夜間において当該他の船舶のいずれの舷燈をも見ることができないが船尾燈のみを見ることが可能な位置から当該他の船舶を追い抜く場合には、追い越ししているものとする。

c) 船舶は、自船が他の船舶を追い越しているかどうか疑わしい場合には、追い越しているものとして動作をとらなければならない。

d) 追い越す船舶と追い越される船舶との間の方位のいかなる変更も、追い越す船舶をこの規則にいう横切りの状況にある船舶とするものではなく、追い越す船舶に対し、他の船舶を完全に追い越しかつ当該他の船舶から十分に遠ざかるまで当該他の船舶の進路を避ける義務を免除するものではない。

第15条

横切りの状況

2隻の動力船が互いに進路を横切る場合において衝突のおそれがあるときは、他の船舶を右舷側に見る船舶は、当該他の船舶の進路を避けなければならない、状況の許す限り、当該他の船舶の船首方向を横切ることを避けなければならない。

第16条

避航船の動作

他の船舶の進路を避けなければならない船舶は、当該他の船舶から十分に遠ざかるため、できる限り早期かつ大幅に動作をとらなければならない。

船艙が水浸しになる：ゴミがビルジを塞いだ

クラブに報告された最近の事例では、ビルジが適切に監視されていたという事実にもかかわらず、船艙が水浸しになった。

当該事例では、小型コンテナ船の4番船艙が、タンクトップに積まれたいくつかのコンテナ内の貨物に影響する深さに水浸しとなった。ビルジの測深は、水がないことを示していた。調査に当たったサーベヤーは、本船の構造、配管の欠陥のみならずビルジについてのどんな問題も見付けることができなかった。結論は以下のようなものであった。荷役業者が捨てた少量のゴミがビルジ格子蓋を塞ぎ、雨や雪からの溜まった水がビルジ溜まりに流れ込めなため船艙の底で蓄積された。

著しい量のゴミがコンテナ船の船艙で見つかることは普通はない。また、タンクトップに完全に貨物がないことは殆どなく、船艙が適切に清掃できる機会は多くないことということはあることである。

この事例から学べる教訓は、船艙の一部に貨物が積まれているだけであっても、すべての機会を捉えて乗組員が少量のゴミやクズを清掃し船艙から無くすることである。加えて、荷役業者にゴミを船艙に捨てることを止めさせる必要があり、適切に処分させるべきである。

ビルジ監視の問題を取り扱った詳細な記事について、メンバー各位は、この題目についてのより長い記事があるRisk Watchの2015年12月号を参照されたい：

<https://www.britanniapandi.com/assets/Uploads/documents/Risk-Watch-Volume-22-No-3-Japanese.pdf>



タンク頂板上のゴミ



右舷ビルジ溜まり



4番船艙後部隔壁

貨物残留物の排出

最近開催された第69回IMO海洋環境保護委員会 (MEPC69) において、MEPC.1/Circ810 (サーキュラー) の規定を改訂または継続しないことが決定された。



サーキュラーは、ある一定の特別海域において、海洋環境有害物質 (HME) と見做された固体ばら積み貨物の残留物を含む船艙洗浄水の排出を認めていた。

この行為は通常では認められないものであった。この適用除外は2015年12月31日に失効した。サーキュラーはもともと、船舶所有者がターミナルの陸上にHME残留物を受け入れる適切な港湾受け入れ施設 (PRF) を見付けにくいという事実を認めて導入された。

この問題は、HME残留物を受け入れるための適切なPRFが依然使用できないということが一般に認められている事実であるにもかかわらず、適用除外を更新しないという決定がなされた事実注意到を促す国際乾貨物船主協会 (INTERCARGO) からの報告書で浮き彫りとなった。国際乾貨物船主協会はまた、HME貨物残留物のためのPRFの議題に関する国際港湾協会 (IAPH) との非公式な協議

において、多くの港湾が、単に経済的でないのでそのような施設の建設を考えていないと述べたことを特筆している。

貨物が、国連化学品の分類および表示に関する世界調和システム (UN GHS) に提示された7つの特定基準 (急性毒性、慢性毒性、発がん性、突然変異原性、繁殖毒性、反復暴露特定標的臓器毒性 (STOT)、プラスチック、ゴムまたは合成ポリマーの存在) をクリアすることができない場合には、貨物はHMEと見做される。ばら積み輸送される金属精鉱は、最もよく輸出されるHME貨物である。どんな貨物でもHMEと見做されるかどうかを確認することは荷送人の義務であり、このことはSOLASで要求される荷送人の積荷目録に明確に表示されるべきである。

国際乾貨物船主協会は、HME貨物を受け取る前に、用船者が乾いた残留物とそのような残留物を含んだ洗浄水の陸揚げで発生する全ての費用を引き受け、用船者はまた、予定された揚げ地または次の寄港地にPRFが無いために生じるいかなる遅延またはオフ・ハイヤ

ーを受け入れることを明確にしておくべきであると勧告している。

サーキュラー810の継続に反対するIMOの加盟国の数ある異議の一つは、適切なPRFが不足していることに関する公式の通知がIMOになされていないというものであった。国際乾貨物船主協会は、船舶がHME貨物残留物の陸揚げが困難なことがわかった全ての事例をIMOと旗国に報告することが重要であると思っている。そのような通知を行う標準書式があり、MEPC.1/Circ.834港湾の受け入れ施設の不備の申立てを通報するための書式に含まれている。

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

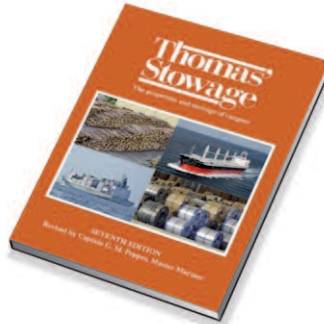
新刊案内



航路計画指針、4訂版 GBP 95.00

この本は、伝統的な方法、紙海図、ECDISを使用した航海計画の評価と計画段階に焦点を当てている。この4訂版は、とりわけECDISによる航路計画の更新、ECDISが進化して最新の船橋に設置されるようになってきていることに合わせた最良の実務手順を収録している。

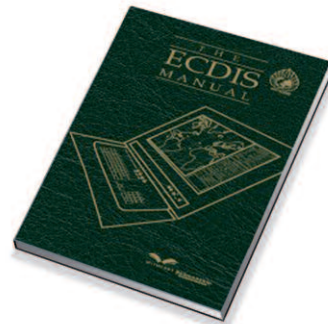
<http://goo.gl/kiems5>



Thomas' Stowage – 貨物の特性と積付け (eBook) 7訂版 GBP 95.00

このThomas' Stowage 7訂版は、以前の版の書式を維持しており、このことにより以下に挙げるような手順と個々の物品をすぐに参照できるようになっている：安全、技術とシステム、物品、損害とクレーム手続き。

<http://goo.gl/kiems5>



ECDIS便覧 GBP 95.00

この本は、紙海図からデジタル航海への転換を図るための必須の情報を収録している。このECDIS便覧(2012年)の再構成版は、ECDIS専門家、製造者、国際機関、デジタル航海に転換する船舶を支援する指導団体が共同して執筆された

<http://goo.gl/kiems5>



ECDIS訓練と習熟記録簿 GBP 15.00

この本により、航海士は着手したコースの詳細を記録することが可能になるであろう。記録簿にはまた、一連のチェックリストがあるのだが、これは個人を導いて船上に装備したECDISに習熟する過程を案内するであろう。記録簿は、製造者の操作手引書および他の使用可能な習熟補助器具と一緒に使用されるべきである。ひとたび完成すると、ポートステートコントロールの要件を満たす必要がある場合には、評価記録となるであろう。

<http://goo.gl/kiems5>



海上輸送規則と指針 第16版 GBP 75.00

この本は、海事産業のための国際規則の最新の改正を含んでいる。IMOからの新しい規則は、船主、船舶管理者、船長が彼らに関係する規則を容易に認識してこれに従うことに助けるため、明快で簡潔な書式で示されている。本はまた、旗国、P&Iクラブ、船級協会から出された指針のリストを提供している。本は、企業の専門家からの最近の話題の記事により補足されている。

<http://goo.gl/kiems5>



ICS船橋手順指針 5訂版 GBP 135.00

この本は、安全な船橋手順についての主要な企業指針として広く認められており、船長、当直航海士、世界中の会社と訓練機関で使用されている。指針は、いくつかのIMO規則の脚注で言及されている。新しい版は、航海当直に従事する全ての航海士のための改良された船橋資源管理訓練を導入したSTCW条約の2010年改正を扱っている。

Publications@marisec.org

(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。)