

RISK WATCH

2018年6月号

チームの紹介 台湾における我々の新しい専属コレスポンデント

事例研究 興味深い衝突例の分析

ロスプリベンション 高所作業にかかわる安全上の問題

法的分析 液状化と航海傭船契約に関する記事



BRITANNIA P&I
TRUSTED SINCE 1855

編集長からのメッセージ

ブリタニヤの使命は世界最高の船主責任相互保険組合(P&Iクラブ)であることです。



今回の版では、2018年2月20日に営業を始めた台湾の専属コレスポンデントである B Taiwan Correspondent をご紹介できることを大変嬉しく思います。所長である Euly Luo 氏が「チームの紹介」欄で、我々に同僚を紹介してくれます。

他の紙面では、ロスプリベンション部門が、高所作業と日常作業に注目することでいくつかのよくあるテーマにハイライトを当て、クラブが処理した最近の事案について見ていきます。我々はまた衝突事故を分析し、ITOPFによる汚染の総括についてコメントし、液状化に対する忠告を提供し、黒海と東地中海におけるGPS障害について警告します。加えて、最初の船積港にタイムリーに到着することに対する法的分析もご紹介します。

メンバーの代表委員会と理事会は、つい先日東京で会合を開き、心踊るニュースを発表しました。2018年5月15日24時における船主加入の相互保険料を対象とした2000万ドルのさらなる資本分配が行われます。これは総計8千60万ドルの税引後剰余金の結果によるものです。さらに詳細を知りたい場合は、今月すでに発行された年次報告書及び財務諸表から得られます。

ブリタニヤは、香港と日本にある既存の事務所を強化するだけでなく、まもなくギリシャで新しい事務所の営業を始めるという形で、国際的な代表としての存在感を増しております。さらに、デンマークに専属のコレスポンデントを新設することも発表されました。私たちは、これら全ての事務所について将来の版でご紹介できるのを楽しみにしております。

ロスプリベンションチームは、実践セミナーを世界中の様々な場所で船員と陸上の管理責任者(Designated Person Ashore; DPA) に提供し続けます。

最後に、ブリタニヤP&Iトレーニングウィーク(研修期間)が再度、我々のロンドン事務所今年9月3~7日に開催されます。メンバーは、研修に出席する代表者をどうぞ派遣してください。研修では1週間の講義と親睦のためのプログラムがあり、ロンドンを拠点としたクレームチームに会っていただくまたとない機会となっております。

セミナーとトレーニングウィークの全詳細及び登録方法は、我々のウェブサイトにご覧いただけます：britanniapandi.com/company-profile/club-diary/


CLAIRE MYATT
編集長

(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publications@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。)

B Taiwanチームの紹介

ブリタニヤの台湾における専属コレスポンデントはB Taiwan Correspondentである。事務所には、ブリタニヤと長年、密接に結びついてきた熱心なチームが配置されている。P&Iクレームにおける彼らの集団としての経験は、台湾の他の場所のどこにも見当たらないさそうである。チームは主としてブリタニヤの台湾メンバーを支援する。また、ブリタニヤのどのメンバーについても台湾で問題があった場合にも支援をする。



EULY LUOはB Taiwan Correspondentの代表取締役社長で、コレスポンデントとしてブリタニヤのメンバーと30年間働いてきた経験を持つ。国立台湾大学の法学部卒のEulyは何年もの間、台湾の海域で起きたあらゆる種類のクレームを処理してきた。Eulyは講演やプレゼンテーションによって定期的にP&Iの問題について説明をしたり教育したりしている。彼女は政府機関と広い人脈を持ち、非公式に助言を求められている。台湾での新しい汚染に関する法律制定のための最近の提案では、EulyがP&Iクラブの国際グループのためにロビー活動をしていた。



RUTH CHENはB Taiwan Correspondentの副社長で、アメリカの法学修士を取得した。彼女はその後2004年にコレスポンデントとして働き始め、その時以来、貨物、財物、乗組員のクレームを扱ってきた。広範囲なP&Iの知識と組織力を利用して、Ruthはアジア・フォーラムやクレーム・ロスプリベンションセミナーを含めたブリタニヤの台湾での様々な会議やプレゼンテーションを奨励したり準備したり、ブリタニヤ・ゴルフ・カップのようなもっと形式ばらない行事が全員にとって確実に楽しいものとなるようにすることに尽力している。



BRADY HUANGはクレーム・マネージャーで、2007年にカーディフ大学を卒業し海運の修士号を取得した。BradyはP&Iの経験が7年間あるだけでなく、大手の自動車会社で輸送と物流管理の担当として働いた経験もある。Bradyは貨物、乗組員、財物への損害の事案のような様々な種類のクレームに対処してきた。



AVEN YUは業務管理アシスタントである。彼女は1995年からコレスポンデント業界で働いており、事務サポートを含む全般的な業務活動について事務所の日々の運営を支援している。彼女は通常、メンバーからの電話を最初に取りため、彼女の声は台湾のメンバーによく知られている。Avenは、Eulyの秘書としても活動している。



JASON HUANGは本年6月1日に加わった台湾チームの新しいメンバーである。彼は、P&I保険や国際海運業全般について学ぶことに強い意欲を示している。これがJasonにとって業界での初めての仕事であり、彼はこの先の新しい挑戦を楽しみにしている。



海での健康アプリ

海での健康アプリはブリタニヤP&Iが後援しており、船員協会によるオンラインおよび教室ベースのコーチング講座を含んだより広範囲の海での健康プログラムの一部を成している。乗組員は、海で健康を保ち続ける助けとなるよう、アプリをダウンロードすることが推奨されている。

さらに情報を得るには次のサイトを参照のこと:

www.sailors-society.org



衝突事故例

この記事は、タンカーとコンテナ船の衝突事故の要約である。より詳細な解析結果は、記事の末尾のリンクを使って入手可能である。

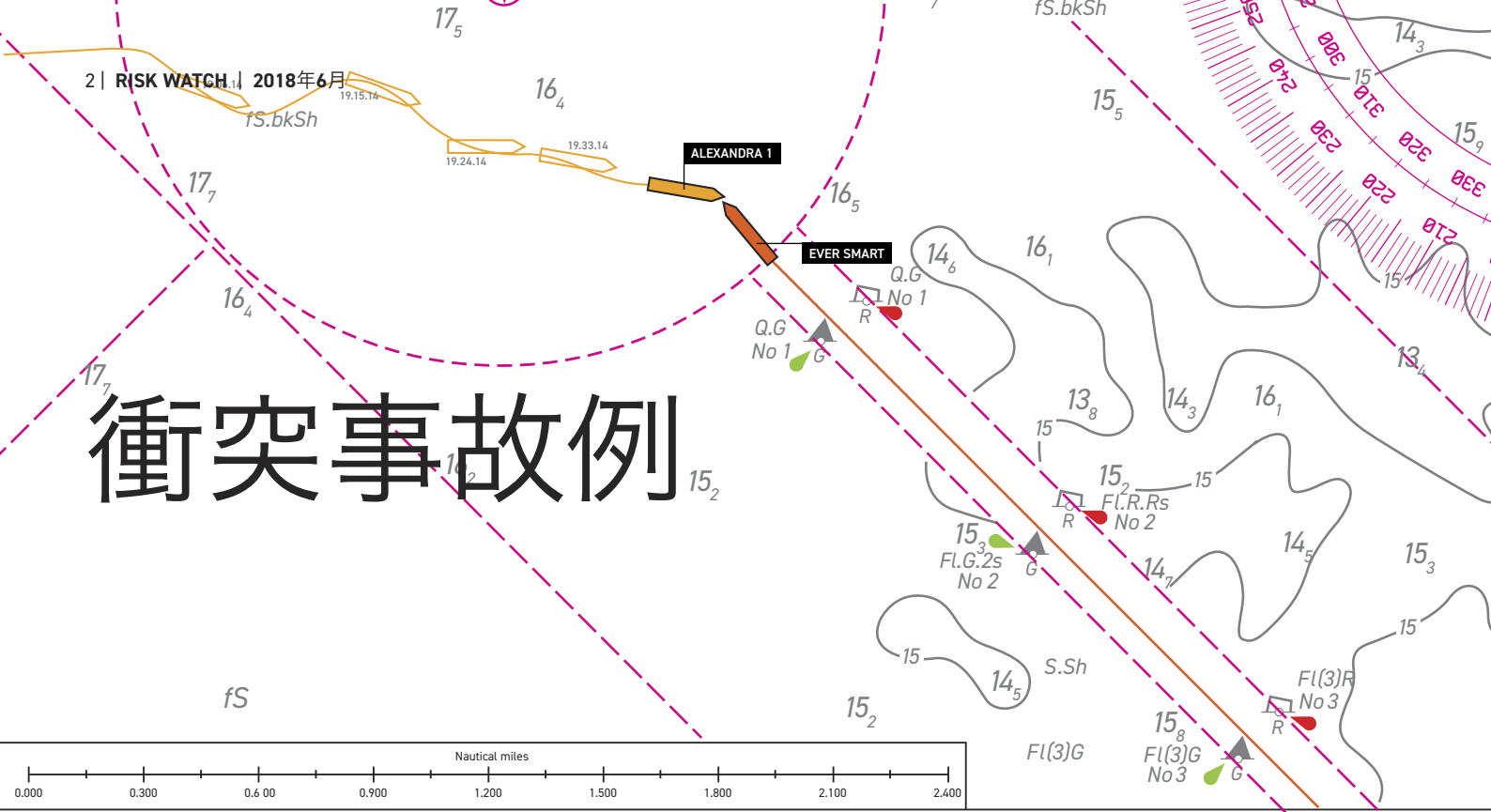


2015年2月11日のジャベル・アリ(Jebel Ali)港沖でのEVER SMART とALEXANDRA 1の衝突事故は、英国海難調査部(MAIB)による調査報告と英国高等法院の判決の対象となった。MAIBの調査の主目的は、全ての利害関係者の利益のために衝突につながった失敗の全てを特定することであり、責任を割り当てることではないということをお覚しておきたい。高等法院の判決の目的は、2船の間で責任を配分することより責任を決定することである。これらの過失と原因に対する異なった取り組み方は、興味深い比較を提供している。

貨物を積載したタンカーALEXANDRA 1は、船舶交通サービス管制官(VTSO)から、港外錨地からブイが設置された航路に進み、コンテナ船EVER SMARTが航過し次第、航路に入るように求められた。ALEXANDRA 1は早めに出発していたため、EVER SMARTがまだ航路を下って進んでいる状況で、自船がある程度、航路の入口をまたぎそうになっていることに気づいた。そうしている間に、EVER SMARTの船長は、針路を維持せよという出港の水先人の最後の指示に従っているうちに、航路の左側に流されていた。ALEXANDRA 1は、VTSOからのVHFによる交信を聞き間違え、EVER SMARTがタンカーの船尾を通過するようVTSOから命じられたと信じていた。実際には、VTSOは他の船に向かって話していた。この誤った理解に基づいて、ALEXANDRA 1はゆっくりと前方に向かって操縦された。その後衝突が起こった。

衝突は航路の入口の外で起こったが、裁判所は国際海上衝突予防規則第9条(狭い水道)と第15条(横切り)のどちらを適用するかに的をしばり、第9条、つまり航路の右側を維持する、に従うことの過失のため、より大きな責任がEVER SMARTにあるとした。MAIBの調査結果にも拘わらずである。MAIBは、ALEXANDRA 1が適切な聴覚による見張りを維持しなかったことと、その後のEVER SMARTが船尾を通過するであろうと信じるにつながったVHF交信の聞き間違いに基づいて行動したことが衝突の枢要であったとした。

さらに情報を得るには次のサイトを参照のこと：
ow.ly/AGEv30knWsm



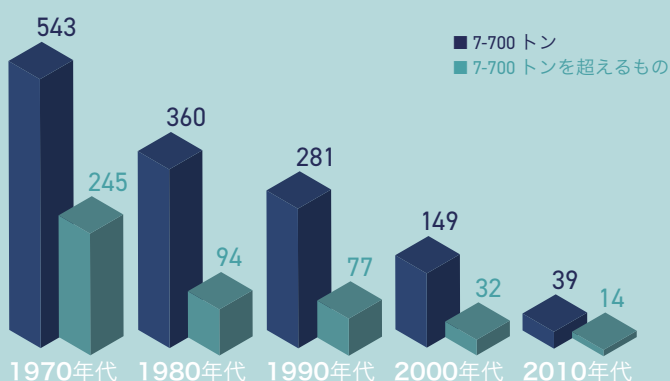
油汚染に関する総括

油汚染の件数

国際タンカー船主汚染防止連盟 (ITOPF) の業務に脚光を当てた2018年2月のRisk Watchの記事に続き、ITOPFによって最近発行された2017年からの汚染の基本統計のいくつかについてまとめる。

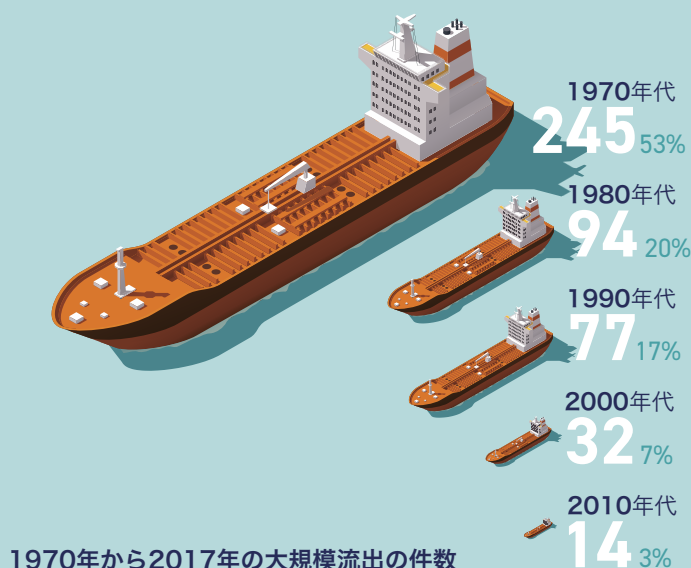
ITOPFは、1970年から2017年の各年について、小規模流出（7トンより少ないと定義される）・中規模流出（7トンから700トンと定義される）・大規模流出（700トンを超えるもの）の詳細について発行してきた。世界的傾向を明らかにするため、10年間毎の平均的数値が計算され、下のグラフに示されている。

1970年から2017年の10年毎の船舶からの流出の件数



1970年代には、年平均で54.3件の中規模油流出と24.5件の大規模油流出があった。1980年代に年平均の流出件数は著しく減り、36件の中規模流出及び9.4件の大規模流出となった。この下降傾向はそれ以来、各10年間ずっと続いてきた。2010年から、年平均の油流出件数は4.9件の中規模流出及び1.8件の大規模流出に減少して、最低を記録した。これら（件数）の減少は、その期間に船によって運搬された油の量が世界的に増加しているにもかかわらず、海に流出した油の量とよく似た傾向となっている。

これらの統計は朗報であり、油の流出と海洋環境への損害を減らすために海運業界によってなされた劇的な改善を実証している。



油汚染が海洋環境に与えた影響

流出件数の減少にもかかわらず、2018年2月のオイル・タンカー-SANCHI号の沈没といった大規模油流出により、当然、油流出が海洋環境にもたらす影響に注目を集めることとなった。

油流出は海洋生物に対する重大な危険をもたらす代表例である。油流出の種類次第で油は生物を窒息させる可能性があり、物を食べたり呼吸をしたり体温を調節したりする能力に影響を与える。油は生物に取り込まれると有毒になりえて、現地の生態系を破壊し、それがより広範囲の海洋個体群の間接的な影響を与えうる。ありがたいことに、海洋環境には回復力があり、時間とともに自然と正常な状態に戻ることができる。油流出の影響と環境が回復するのに必要な時間に影響を与えうるいくつかの要因があり、以下ではそれらのいくつかについて取り上げる。

流出した油の種類と量

船で運ばれる油製品は、非常に様々な特徴を持ちうる。しばしば原油、潤滑油、重油の様な持続性油と軽油、ガソリン、灯油の様な非持続性油とで区別がつけられる。持続性油は生物を窒息させる可能性があり油は海岸に流れつくのに対し、非持続性油はしばしば蒸発して自然に薄まるものの、高濃度の場合は生物に対して有毒になりうる。油の種類と流出量を理解することにより、どの種類の生物が被害に遭いやすいかを予測し、油に対応する要員が環境に対する影響を最小限に食い止めることに重点を置くようにする際の役に立つ。

流出の位置

海上の油流出に続き、油は海面に膜を形成する可能性があり、これがしばしば潮流や風で流される。油膜がどこに広がるかを予測し、影響を受けやすい地域を保護できるようにし、除去ができる油の量を最大限にするための回収活動を指揮することができるような、様々なモデリング技術が利用可能である。

油流出はしばしば海岸線近くで起こり、重大な環境被害をもたらす油の除去を妨げる。油にまみれた海岸線は、除去を行うために多大な努力を要する可能性があり、油の痕跡を全て取り除くために用いられる技術の中には、環境に対してより悪影響を及ぼし、環境が回復するのに必要な期間を遅らせるようなものもある。

汚染除去の対応

油を除去し環境への被害を食い止めるために、流出への対応要員には様々なツールが利用可能である。油流出がより大きいと、しばしば、様々な場所でブームやスキマーや吸着剤といったいくつかの方法を用いることになる。残念なことに、物理的に海上に流出した油の全てを取り除くことはほとんど不可能なため、用いられる技術はしばしば被害を最小限にすることに重点を置くこととなる。多くのツールは特定の状況において、また特定の時期においてのみ有効であり、したがって適用の速さが最終結果に重大な影響を及ぼしうる。

さらに情報を得るには次のサイトを参照のこと:

ow.ly/wJSy30knWae

液状化 – ‘用心’は標語であり続ける

貨物の液状化の問題に関するこの興味深い実用的な記事について、STEMBRIDGE SOLICITORSのPHILIP STEMBRIDGE氏に感謝します。

‘TRADEWINDS’誌の最近の記事は、貨物液状化が依然として海で失われた最多数の人命に関係しているという時期を得た注意喚起を提供しており、2006年から2016年の10年間に100人を超える船員の命を奪っていると主張している。

鉄鉱石、ポーキサイトの輸送が再び増加しており、この記事はメンバーがISMBC種別A貨物（運送許容水分値(TML)を超える水分値(MC)で輸送すれば液状化するかも知れない貨物)を船積みする指示を受けた時に取るべき実用的な手段についてのガイダンスを提供することを意図している。

MCは代表試料の一部であり、水または他の液体から成り、当該試料の全湿気量の百分率で表現される。TMLは、実験室での試験に基づき液状化が起こり得るのに必要なMCの90%とみなされる。貨物の液状化による重心位置の変化、あるいは船艙での貨物の移動は船が転覆する原因となり得る。

問題は、ニッケル鉱石、鉄鉱石、精鉱、ポーキサイトのような貨物（水分値が十分に高ければ液状化しやすい）は通常、一般にインフラが開発途上で、強い降雨が頻繁にある国において、野外で（従って風雨に曝される）採掘し積まれることである。

最初の航海命令は、貨物の詳細な解説を実際に提供していないかも知れない。予定貨物は、ばら積み貨物運送品目名（BCSN）を用いて名前を付けるべきであるが、時々荷送人は船積みされる貨物に正確に名前を付けない、あるいは確認しない。例えば、簡単に‘鉄鉱石’と書かれた貨物が精鉱であるとわかるかも知れない。あるいは、貨物が‘種別A’であると正しく分類されるべきであるのに、荷送人申告書/貨物情報シートには貨物が‘種別C’であると書いてあるかも知れない。

ガイダンス

1) 決定する際、メンバーは液状化の恐れのある固体ばら積み貨物のためのBIMCO用船契約条項（5頁を参照）を含めるよう努めるべきである。

2) 荷送人申告書/貨物情報シートの入手は出発点である。これはTMLの証明書、実際の水分値の証明書または申告書を含むべきである。船長は以下の内容を確認するために、TMLの証明書を点検すべきである：

i) **誰が発行したか？** 証明書は、荷積み港の認定された所管官庁により発行されたはずである。‘所管官庁’はISMBCコードで‘国の規制を行う官庁および機関のうち、コードに関わりがある目的により指定または承認されているもの’¹と定義されている。‘安

全な輸送のため貨物の受け入れの可能性を評価しその種別分け（‘種別A’、‘B’または‘C’貨物）を検討するのは所管官庁である。一つの固有の問題は、世界的にみると所管官庁に整合性がないことである。TMLの試験を行う試験所の質は、精度に関して著しく異なり得ると理解されている。

ii) **いつ発行されたか？** 試料採取/試験と荷積みの間隔は7日間を超えてはならない。

iii) **試料が船積みされる貨物/貯蔵場所の両方からのものであるかどうか。** 試験をした試料がTMLのため試料採取され試験された貨物と同じ特性と性質を有することを確実にする責任を持つのは荷送人だけである。関連性がないと判明した場合、船長は警戒するべきである。

3) 特定の貨物に関する要件についてはIMSBCコードを調べるべきである。

4) 船長は、荷積み前と荷積み中に貨物の視認検査を行い、可能であれば写真による証拠を得ておくべきである。これは可能であれば陸上の貨物貯蔵場所を含めておくべきである。

5) 高い水分値の兆候があればいつでも、船長は荷積みを中止して助言を得るべきである。

6) 天候の状態（例えば、モンスーンの季節または豪雨）を観察して記録するべきである。

7) ‘缶テスト’を実行し（コード第8節に述べられているとおりに）、結果を写真に撮っておくべきである。しかし、そのような試験は試験所での試験に替えることはできず、荷積みされる貨物を代表するものではない。専門家の中にはそのような試験は非常に不正確であるとする者もいる。

8) 船のトリムとビルジを監視するべきである。

9) 航海中の貨物の管理と取扱いのための勧告には従うべきである。

BIMCO液状化の危険がある固体ばら積み貨物条項

注意:

船長は、荷積み作業を開始する前に、貨物の全情報が提供され調べられていることを確認するべきである。情報の提供に不合理な遅れがある場合、または船長が貨物の情報を受け取る前に荷積みを開始する必要に迫られている場合、あるいは荷送人が共同での貨物の試料の採取と試験の協力を拒否する場合、船長は貨物の情報の安全性または正確さに関する懸念があるかも知れないので特に用心するべきである。

船長は、船の安全に差し障りがあるかも知れないので貨物を荷積みしないという、最優先の義務を負っている。

(SOLAS VI-2章第8規則)。

仮に船長が荷積みする貨物に（例えば、その外観、状態または液状の高い可能性という理由で）合理的な懸念を持っていれば、英国のどの裁判所またはロンドン審判所も、助言を得るために荷積みを停止しおそらく更に試験を実施するという決定を批判することはありそうもない。船長はそれから、荷積みを継続することが安全であるかどうか決断するための助言を行う専門家による指導を受ける必要があるであろう。

a) 傭船者は、本傭船契約に基づいて運送される全ての固体ばら積み貨物が2009年国際海上固体ばら積み貨物IMSBCコード（適宜行われる改正及びIMOで承認された勧告を含む）を含む関係国際規則に常に従って運送及び船積みには供されることを確保ならしめる。

b) 貨物が液状化のおそれのある固体貨物のとき、傭船者は、船積開始前に船長またはその代理人に対してIMSBCコードに従った情報及び書類（いずれも荷送人が署名した運送許容水分値証明書（TML）および水分含有値の証明書または申告書を含み、ただしこれらに限られない）をすべて提供するものとする。

c) 船主は、船積前に貨物のサンプルを採取する権利を有するものとし、また傭船者の要求がある場合にはサンプルを共同にて採取し、船主が指名する独立の検査機関において傭船者及び船主の共同による当該貨物サンプル試験を行う。サンプル採取及び試験は、傭船者の危険、費用及び時間とする。船長又は船主の代理人は、サンプル採取及び試験のため貨物に対し常に無制限のアクセスを持つものとする。

船長がその合理的な判断による裁量により、貨物に関し船員、本船または航海中の貨物の安全を脅かしかねない危険（液状化の危険を含むがこれに制限されない）があると判断したときは、船長は、当該貨物の受け入れを拒否し、既に船積みされていた場合は船積港または船積地からの航海を拒否する権利を有するものとする。船長は、傭船者に対し船積前に貨物の無害化を要求し、又は既に船積みしていた場合は荷揚げすること、船長の満足する貨物と置き換えることを要求する権利を有するものとし、これらは全て傭船者の危険、費用及び時間とする。船長による前述の権利の行使は傭船契約の違反とはならない。

d) 本傭船契約の規定にかかわらず、関係国際規則又は本契約上の傭船者の義務に従ったことに基づいて、またはこれらの不遵守に基づいて生じた全ての滅失、損傷、遅延、費用及び責任は傭船者の負担とする。同意貨物を船積みすると傭船者の指示に従ったことから生じる船主に対する全ての請求について、傭船者は船主に補償するものとする。

e) 本条項は、本傭船契約上の安全貨物を提供すべき傭船者の義務を減じるものではない。船積みに関して、本条項に従う船長又は船主のいかなる作為又は不作為も船主の権利の放棄と見なされない。



高所作業 - 安全に行いましょう

デッキ上であれ海中であれ、高所から転落することは重篤な怪我をもたらす可能性があり、致命的にもなりうる。全ての関連するリスクを十分に軽減するためにも、メンバーは適切な安全策を整備してあることが重要である。これに従わないと、乗組員の安全が損なわれて重大な危険に身を晒させてしまう可能性がある。

一般的に、全ての高所作業は快晴時、光が十分にある状態で行われるべきである。作業開始前に全ての関連したリスクの徹底的な評価に基づいて的確な「作業許可証」が発行されていることが大切である。しかし、関係者全員が効果的にコミュニケーションを取っておらず理解していなければ、適切なリスク・アセスメントだけでは十分ではない。全ての高所作業は監督され、全ての参加者は各任務のために必要な装備を使うにあたって適切な説明と訓練を受けているべきである。

クラブは最近の3件の死亡事故に対応したが、これら全ては船上の高所で作業をしている際にしばしば見られる安全違反を浮き彫りにしている：

ケース1

ボースン・チェアに座って外舷の作業をしていたある熟練船員が、座板の索具が裂けた後、溺死した。調査によりリスク・アセスメントがなされていたことは明らかとなった。しかし、リスク軽減手段の多くは実践されていなかった。熟練船員はセーフティハーネスを締めてはいたが、彼の救命索は船に取り付けられていなかったし、彼は適切な救命胴衣を身につけていなかった。

根本原因：

- 監督不行き届き
- リスク・アセスメントが適切に遂行されていなかった
- 救命索の誤った固縛法
- 不適切な個人用保護具(PPE)

ケース2

ある熟練船員が空の船倉に10メートル落下した後、死亡した。熟練船員は開いた空の船倉が隣り合っている小さいコンテナ船のキャットウォークを歩いていた。キャットウォークの幅は70センチしかなく、手すりやその他の落下阻止システムを備えていなかった。通路はまた、いくつものラッシングバーによって遮られており、熟練船員はそれにつまずき、彼が墜死する原因となった。

根本原因：

- 熟練船員の不注意
- 監督者や同僚たちが明白な危険を認識していなかった
- 縁材の上を歩いたり開いた貨物倉やスペースに隣接したキャットウォークを歩いたりしている際に、安全に利用できることを確実にする適切な安全手段が整備されていなかった

ケース3

ある熟練船員がボースン・チェアに座って船のファンネルにペンキを塗布している際に、落下して死亡した。座板を支える索具が裂け、彼が落下した際に安全ベルトも壊れた。落下は約3メートル程度のもので当初、熟練船員は外傷の兆候をほとんど示していなかった。しかし、腎臓への内臓損傷のため、彼の状態は後になって悪化し、彼はその後亡くなった。

根本原因：

- ハーネス使用前に適切なチェックを怠った
- 間違った種類のハーネスの使用：安全ベルトはハーネスと一緒に使用されねばならず、単独で落下阻止装置として使用してはならない

高所作業に伴うリスクを減らすためにできること

- ・ **明確な手順と良いコミュニケーション** - 乗組員が最善の実務手順と講じるべき予防策について精通していることを確実にする。
- ・ **装備が適切であることを確認する** - 装備が目的にかなっていることを確実にし、また正しい種類のハーネスが使われていて良いコンディションであることを確認する。
- ・ **正しい保管と保守管理** - 装備が製造業者の指示に従って保管され保守管理されていることを確実にする。保管状況が装備にどのような影響を与えうるかを認識するとともに、定期点検が

極めて重要である。例えば、ペンキの隣に保管するとハーネスの強度を弱める可能性がある。

- ・ **適切な監督** - 安全対策が十分に取られ、適切に監視されていることを確実にする。
- ・ **迅速な対応** - 落下の際には、負傷者を直ちに収容し適切な応急処置を開始する。これによって人体が立向き姿勢で動けない状態にされた場合、5~10分後に起きる可能性のあるサスペンション・トラウマを防ぐのに役立つ。

‘決まりきった’作業はリスクのない作業という意味ではない

機関室での事故を調査するとき、われわれが見つかる最も一般的な根本原因は、乗組員が特定の仕事にかかわるすべてのリスクを確認して減少させることに失敗したということである。なぜ仕事が正しく行われなかったのかと聞かれると、答えはたいてい同じである—乗組員は仕事を‘決まりきった(routine)’業務と考えていたというものである。

‘決まりきった’は、頻繁に行われ、通常は完了するために多くの時間を要しない業務を言い表すのに最も一般的に使用される。このような考え方をしていると、それに伴う可能性のある危険に対して無頓着となり得て、その業務はしばしばリスクが無いと誤認されるため、危険な結果をはらんでいる見方であると言える。

最近の事故は、空調機のファンに潤滑油を差していた一等機関士が関係していた。これは週毎に行われ、たった5分間を要する仕事で、言い換えれば典型的な決まりきった仕事であった。この仕事は一等機関士により前に何回も行われており、彼は給油点がファンの駆動ベルトからわずか4cmの位置にあることに伴う明白なリスクについて無頓着になっていた。

この無頓着は、以下の誤りを犯したことを意味した：

- ・ 船上手順が守られなかった
- ・ 仕事の前にファンが停止されなかった
- ・ 不適切な大きな皮の手袋が着用された

作業中、一等機関士の右手袋が回転しているベルトに捕まり、右小指と手の一部が切断された。彼はもっとも近い病院に空輸され、後に送還された。このことは、短時間で終わる決まりきった仕事の危険を無視する形で行ったことにより、それがどのようにして機関士の恒久的障害で幕切れになったかを示している。

それが決まりきった仕事であろうとなかろうと、全ての仕事を平等に大事にし、付随するリスクを評価することは船上での健康・安全文化の重要部分である。また、事故をゼロにすることが決まりきったことの一部であり続けることを確実にするためには、わずかの時間が必要なだけである。

メンバーは何をすべきか

ISMコード1.2.2.2はメンバーに‘船舶、人員、環境について予想されるすべてのリスクを評価し、適切な予防措置を確立する’ことを要求している。

これは、メンバーが全ての船上作業、特に決まりきった作業と見なされる業務について、リスクの評価を処理する適切な手順を持つ必要があることを意味する。このことはすべての仕事に対し多くの書類を作成する必要があるということの意味するものではない。手順は簡単なものにするのができ（実際、そうすべきである）、それによって乗組員のストレスを減らし、事務作業の量ではなく品質評価を確実にすることができる。

毎回新しいリスク評価を作成する必要はなく、業務が行われる前にリスク評価が再検討され全ての関係者が潜在するリスクを十分認識している限り、古いものを再使用することは何ら差支えない。特定された全ての新しいリスクは、作業が行われる前に注意深く検討されるべきである。

評価の簡素化は次によって達成できる：

- ・ 日常の作業と付随するリスクを議論するツールボックストーク（toolbox talk、作業開始前に行うその日の安全や段取りについての打ち合わせ）
- ・ 仕事の説明の一環として付随するリスクを含めること
- ・ 決まりきった仕事のための一般的なチェックリストの作成



航海傭船 — 想定外を想定せよ

航海傭船契約は、本船が契約における最初の船積港まで迅速に（素早くかつ効率的に）航行する契約上の義務を、ほぼ例外なく定めている。

最初の船積港に向けた予備航海の開始は重要である。なぜならば、傭船サービスがその日から開始され、航海傭船契約の条項が完全に効力を生じるからである。

もし傭船契約に船積準備完了予定日が記載されていると、歴史的に英国裁判所は、発航すれば本船が船積準備予定日頃に最初の船積港に到着するのが合理的に確実である日までに、最初の船積港に向けた予備航海を開始しなければならない絶対的義務を船主は負っている、と述べてきた。

これはつまり、予備航海を始める前に何らかの事情で発航が遅れると、そのこと自体で船主は航海傭船契約違反の責任を問われるということである。さらに、その時点では航海傭船契約の効力がまだ完全に生じていないので、責任を逃れるための契約上の抗弁を船主は主張できないおそれがある。

近時のPacific Voyage号事件で、ロンドン高等法院は、この考え方を再確認するとともに、傭船契約に船積準備完了予定日が記載されていなくとも、キャンセルリング・デイトや、航行見込日及び現時点での航海の終了日から、最初の船積港に向かう予備航海を始めなければならない最終日が計算されると判断した。

本件の事実関係は次のとおりである。本船船主は、2015年1月5日に修正Shellvoy 5書式でロッテルダムから極東向けの航海傭船契約を締結した（「本件契約」）。そのキャンセルリング・デイトは2015年2月4日であった。本件契約締結時点で、本船は別の航海に従事しており、エジプトに寄港して最終場地のル・アーヴル（Le Havre）に向かう予定であった。その時点における本船の位置および、エジプトとル・アーヴルの到着予定日は本件契約内で言及されていた。

船主にとって不幸なことに、2015年1月12日に本船は、スエズ運河で海図に載っていない水没物体と衝突し、深刻な損傷を被った。これにより前荷をエジプトで揚げ、修繕のために相当

期間、ドック入りしなくなっていた。この事故は予測不能かつ偶然の結果であり、いかなる意味でも船主に責任はなかった。船主は、速やかに当該事故を次の傭船者に連絡し、修繕の予定を報告し続けた。2015年2月4日のキャンセルリング・デイトまでに、本船は、数ヶ月にわたる修理のためのドライ・ドックに入るところであった。

2月6日に次の傭船者は、本件契約を解約するとともに、120万ドルを超える損害を被ったとして船主に対する訴えをロンドン高等法院に提起した。当該次の傭船者は、以下のように主張した。最初の船積港であるロッテルダムに向けた予備航海は、その日に出航すればキャンセルリング・デイトの2月4日までに本船が到着することが合理的に確実と見込まれる日までに開始しなければならない、と。

高等法院は、当該次の傭船者を支持し、その他の傭船契約の条項（特にETA）に照らして決せられる相当の時期に予備航海を開始すべき船主の絶対的義務を認めた。船主は、ル・アーヴルで1月25日に前荷を揚げ切ることも含めて、途中港の到着予定日を示していた。

高等法院は、ル・アーヴルのETAに基づいて、船主は、ル・アーヴルにおける合理的期間の揚荷役後、ロッテルダムに向けての短い予備航海を開始すべきであったと述べた。続けて裁判所は次のように述べた。もし船主がETAを示していなかったら、キャンセルリング・デイトまでにロッテルダムに到着する予備航海を、船主は何時までに始める必要があったかは、本件傭船契約上の2月4日のキャンセルリング・デイトを参照して決せられる。言い換えれば、キャンセルリング・デイトを逃すことは、もし予備航海の開始が遅れていると、船主を傭船者からの請求に曝す可能性があるということである。

裁判所はまた、傭船契約に基づく責任制限や免責規定（海上での危険や事故など。Shellvoy 5の32条など参照）は、次の傭船者が契約当事者ではない前の契約に基づいて航海に従事している本船の航行に適用されないと述べた。その結果、前の航海に従事している最中に生じたエジプトでの事故において、船主に過失がないにもかかわらず、船主は次の傭船者に責任を負うことになった。



まとめると、最初の船積港に向けて予備航海を速やかに始める船主の義務は、英法上、厳格な責任であるから、船積準備完了予定日、キャンセル・デイトや今後の航行の進捗予定日を踏まえて航海備船契約を締結するにあたり、船主は、今後の航行で本船が遭遇するかもしれない予見可能な遅れをカバーする十分な余裕を織り込むべきことを、本件は伝えている。

THE 'PACIFIC VOYAGER' [2018] 2 Lloyd's Law Reports 57.

黒海と東地中海におけるGPSの障害

米国連邦海事局、他の海事当局、船員のすべては、最近、黒海と東地中海において意図的に行われている可能性のある違法行為、つまりGPSの障害の問題を明らかにしている。

信号の妨害、消失、変更またはGPS偽信号による攪乱に起因するこれらの障害は、航海機器と他の通信機器に影響する可能性があり、結果として不正確な位置が表示されてしまう。

殆どの場合、主に中断は、本船の位置と航路を効果的に監視し、異常が発見された場合に時を得たかつ実用的な動作をとることができた船の職員の骨折りによって発見された。

GPSは、通常紙海図と電子海図の両方に代わって実時間で位置を提供する主たる手段であるが、GPS信号と精度を定期的に監視することが不可欠である。伝統的な航海の方法、パラレルインデックス(parallel indexing)を含むレーダの使用(重量、距離と方位)は勿論のこと、陸上に設けたAISまたは似たような航行援助装置を参照することにより電子的クロスチェックと手動クロスチェックを行うことも奨励される。

GPS、GLONASS、BeiDou、Galileoのような複数の全地球測位衛星システムから送信される信号を受信可能な全地球測位衛星システム(GNSS)受信機を装備した多数のECDISが使用可能である。そのようなシステムは妨害に起因する中断の可能性を減少させる。

GPSの位置は単一の位置の線として扱うべきであり、理想的には特殊な状況下では正確に船位を決定するために交差方位法を用いるべきである。





MANAGERS: **TINDALL RILEY (BRITANNIA) LIMITED**
Regis House, 45 King William Street,
London EC4R 9AN
United Kingdom
T: +44 (0) 20 7407 3588
britanniapandi.com

THE BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION LIMITED
Registered Office: Regis House, 45 King William Street, London EC4R 9AN United Kingdom
Registered in England and Wales No.10340
Authorised by the Prudential Regulation Authority
Regulated by the Financial Conduct Authority and the Prudential Regulation Authority