

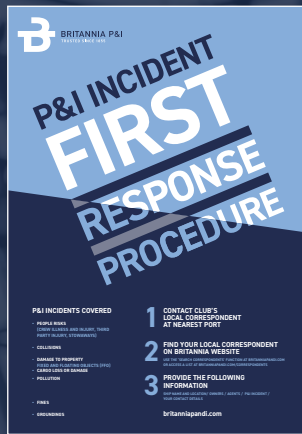
CREW WATCH

2022年4月号

ご注意 甲板上への油流出
パイロットラダー 使用上の危険
前糖尿病 兆候を見つけるには
船内での新型コロナウイルス対応 感染者の特定・対処方法



P&I保険の填補対象となる事故が発生した場合の最も適切な対応手順について、加入船の船長が把握していないケースがあることが分かりました。ブリタニヤでは、填補対象事故第一報の連絡先に関する詳細をまとめたBulletin (<http://ow.ly/t80630sfZ4c>)を作成し、船長に注意喚起をしています。



また、このBulletinと共にポスター (<http://ow.ly/BiCN30sfZ4t>)も作成しました。(船長が知らない場合に備えて)自船がブリタニヤ加入船であることを強調するとともに、P&I保険の填補対象となる事故の代表例も掲載しています。船内掲示用として、今回のCrew Watchと共に配布いたします。追加をご希望の場合や、本号についてご質問がございましたら、メールでご連絡ください。

brtanniacomunications@tindallriley.com

CLAIRE MYATT
編集者



本号の「Crew Watch」をどうぞお楽しみください。有意義で、広く関心をお持ちいただける記事を掲載し、さらに充実させるべく努めてまいります。皆さまのご意見をbrtanniacomunications@tindallriley.com までぜひお寄せください。

(翻訳)ブリタニヤ・ヨーロッパ日本支店
こちらは英文の日本語訳です。日本語訳と英文の間に齟齬がある場合は英文の内容をご優先くださいますようお願い申し上げます。

WARNING

甲板上への油流出

油が流出すれば、たとえ少量でも多額のクレームにつながるおそれがあります。先日発生したある事故を例に、そこから得られる教訓を見ていきます。



事実関係

ブリタニヤの加入船であり、バラスト航行中の原油タンカーが、最大風速60ノットの強風が吹く荒天下で着岸待ちをしていた際、予備の主機シリンダーライナー1個が保管ラックから落ちて燃料ポンプを損傷してしまいました。その後、主機は停止し本船は強風を横方向から受ける形となり、激しい横揺れに見舞われました。落ちたライナーをラックに戻そうと船員が作業をしていると、メインデッキ上に燃料油が流出しているのが確認されました。燃料タンクのアイベントの1カ所から流出したものと推測されます。

港に到着すると、船体、メインデッキ、居住区など広範囲が燃料油の残渣に覆われているのが確認され、その面積は約8,600m²に及びました。ターミナル側から残渣をすべて除去しないと荷役を開始できないと言われた本船は、別の棧橋に移動しました。清掃作業に21日間を要し、それに伴うコストと遅延も発生しました。

流出の原因

主機が停止し、荒天下で着岸待ちをしている間に、船首にある燃料タンク1つのベントヘッドから少量の燃料油が流出。そして、強風によってそれが広範囲に拡散してしまいました。アイベント自体は損傷しておらず、ベントの設計も船級協会の基準を満たしていたにもかかわらず、このような事態になってしまいました。

教訓

重量のあるスペアパーツについては、固定装置が適切なものであることを確認し、その状態や締め付け具合を定期的に点検しましょう。保守管理システムの一部として行うことが理想的です。これまで、重量のある金属管や金属板、スペアパーツのラッシングが荒天で破断し、人身事故や油濁、船体損失といった多くの事故が起きています。

この船では事故当時、船首にある燃料タンクの貯蔵率が94.6%でした。荒天と激しい横揺れによってタンク内の燃料油がアイベントから漏洩してしまった可能性があります。

そのため、荒天時の事故防止策を検討する際は、燃料タンクの貯蔵上限にも注意しましょう。通常は95%が上限となっていますが、それよりも引き下げて85%程度に設定しておくことをお勧めします。

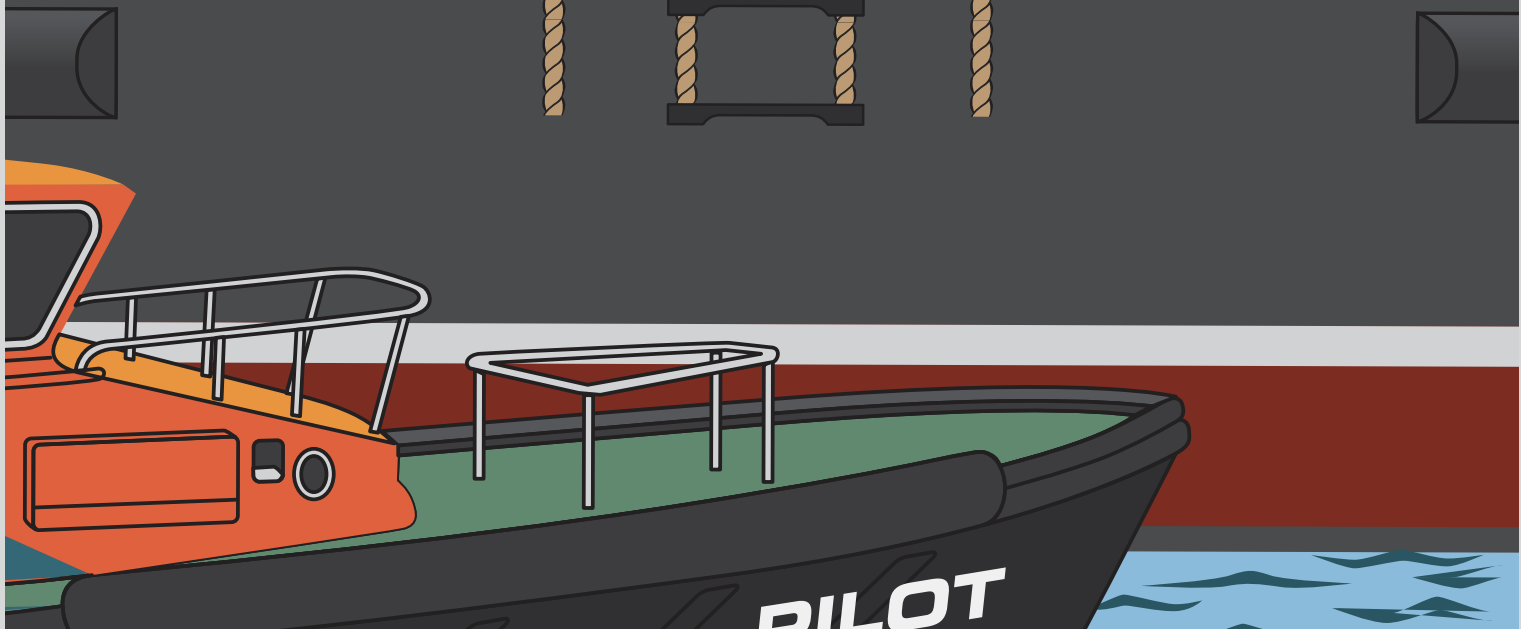
甲板部職員向けの荒天時訓練では、特にバラスト航行時の船内での対応パターンや荒天が船舶に与える影響を重視した指示も盛り込みましょう。

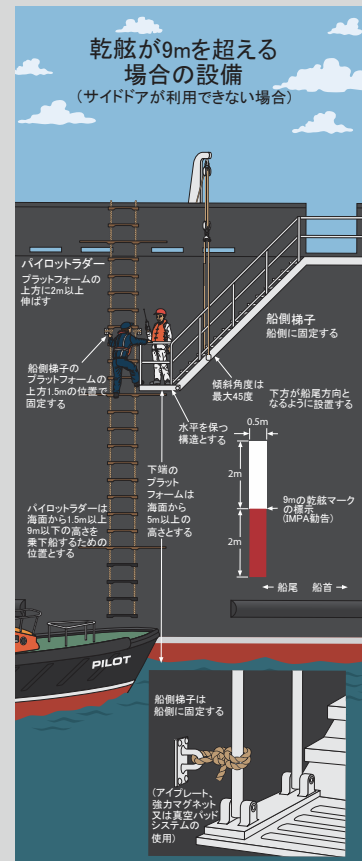
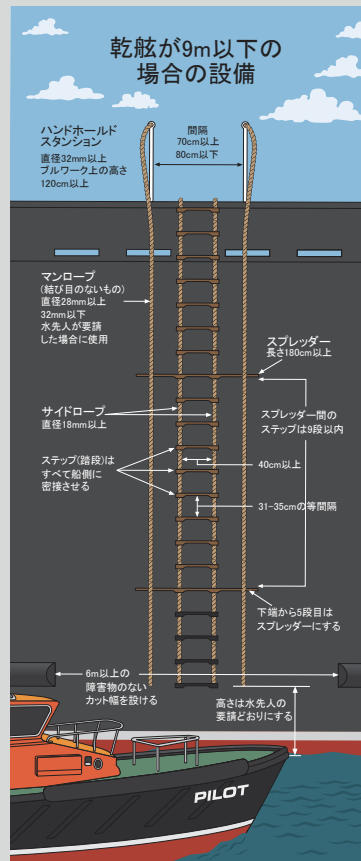
HOLD ON!

パイロットラダー 乗降中の事故による悲劇を繰り返さないために

船員や外部関係者がパイロットラダー（水先人用梯子）の乗降中に手が離れ、海や岸壁に転落するという重大事故が複数発生しています。残念ながら、転落した人は全員亡くなってしまいました。安全対策を適切に講じていればこうした事故は避けられたはずで

これらはいずれも水先人が関係した事故ではありません。船員や外部関係者が喫水の計測作業や船舶間の移動にパイロットラダーを使用しているときに発生した事故です。つまり、パイロットラダーは、このような名称が付いているものの、実際は水先人の安全な乗下船以外の目的に使われていることの方が多いのです。ただ、パイロットラダーは、本来の目的以外に使用したり、作業効率優先の使い方をしてしまうと、命に危険が及ぶおそれがあります。





パイロットラダーの使用にあたり検討すべき安全対策の数々を見ていきます。

舷外作業 - パイロットラダーを乗下船という本来の使用目的以外で使用、取り付ける場合は、常に「舷外作業」と見なすべきです。高所作業時や閉鎖空間での作業時と同様、舷外作業時も、船舶の安全管理システム (SMS) の一環として作業許可制度 (PtW) を取り入れる必要があります。PtWにおいては、作業に伴うリスクをきれなく洗い出したうえで、適切な個人用防護具 (PPE) を使用する、転落時に備えて作業場所に救命用具を必ず用意しておく、上席航海士が作業を監督するなど、適切なリスク低減策をしっかりと講じなければなりません。

適切な取り付け - パイロットラダーは、SOLAS条約第5章第23規則とIMO決議A.1045(27)に基づいて取り付け・組み立てをしなければなりません (詳しくは、Risk Watch 2020年1月号の水先人の乗下船に関する記事を参照 [http://ow.ly/u5RN30sfjimp])。適切に取り付けたラダーは、船側に沿う形で垂直に吊り下がっているはずで、ラダーを2隻の船の間に渡すなど、角度がついた状態で固定しようとするのはやめてください。そのような角度をつけると、船側に密接しているときよりもラダーが非常に固定しにくくなり、転落しやすくなるからです。また、急なうねりや突風に見舞われた際の安定さにも欠けます。

PPE - 舷外作業時のPtWでも定められているように、ラダー使用時には適切なPPEを着用しなければなりません。適切なPPEとは、ライフジャケットや安全靴、乗降時にしっかりとロープを握れるような手袋などです。ラダーが船側に沿って垂直に掛かっている場合でも、喫水を読む作業などのときには、長時間つかまっているのは非常に大変です。そのため、安全ハーネスも着用し、必ず船上の墜落制止用器具としっかりと繋いでおきましょう。

整備 - パイロットラダーをはじめとする必要な設備はすべて当局から認定された仕様のものでなければなりません。また、常に良好な状態を保ち、メーカーの推奨事項に従って整備する必要があります。ラダーのステップは、ひび割れない良好な状態を保ち、表面が滑らない材質にしておかなければなりません。

コロナ禍の中、一部の港では船員の上陸を認めていません。その結果、喫水の読み取りが難しくなり、船員がパイロットラダーを使って読み取らざるをえない状況になっています。ただ、ここで強く伝えたいのは、メンバーには、どのような状況であっても安全な移手段と安全な作業環境を船員に提供する義務があるということです。そしてもう一つ重要なのが、危険な作業や状況であると船員が認識している場合に、どの船員にも作業を中止する権利と義務を与えておくべきだということです。

パイロットラダーに関する最近のこうした事故は、船員の油断も関係していると思われます。早く作業を終わらせようと安全を疎かにした結果が浮き彫りになったのです。おそらく、水先人が何の問題もなくパイロットラダーを上り下りしている様子を普段から見ているために、甘く考えてしまったのでしょう。



こうした事故からも分かるように、油断は命取りになりかねません。


国際海運会議所と国際パイロット協会が参考ガイドを作成しています。

<http://ow.ly/1Ryf30sfjkl>

前糖尿病 - 兆候を見つけるには

Crew Watchでは毎号、健康への意識を高めるための方法をご紹介します、ご自身の健康のみならず、仲間の船員の心と体の健康にも気を配るよう働きかけています。

今回のテーマは糖尿病です。その中でも特に、糖尿病の前段階である前糖尿病に注目し、できるだけ健康を維持するためにはどうすればよいのかをご紹介します。これは、決して恐怖心をあおるためではありません。生活習慣をほんの少し変えるだけでも健康に大きな効果があるということを知っていただくことが目的です。



Glenda Canlas, MD
President/Medical Director
Halcyon Marine Healthcare Systems, Manila



糖尿病

バランスを欠いた食生活や運動不足など不摂生が原因で発症しやすく、多くの人が患っている病気です。圧倒的に多いのは2型糖尿病です。通常、血液中の糖分は、膵臓(胃の後ろにある臓器)から分泌されるインスリンと呼ばれるホルモンによって調節されています。食物が消化されて血流に入ると、このインスリンが血液中からブドウ糖(血糖)を取り出して細胞に取り込み、分解してエネルギー源として利用しています。ところが、糖尿病を患っていると、ブドウ糖をエネルギーに分解できなくなってしまいます。ブドウ糖を取り出すだけの十分なインスリンがない、もしくは、インスリンが正しく作用していないことが原因です。

前糖尿病

血糖値は高いものの、2型糖尿病と診断されるほど高くはない状態を指します。前糖尿病の人の大半(85%)は、自分がそのような状態であることに気付いていません。しかし、そのまま放置しておけば、2型糖尿病や心臓疾患、腎臓疾患、脳卒中などを引き起こすおそれがあります。

前糖尿病の人は、通常の糖(ブドウ糖)代謝が行えなくなります。また、細胞がインスリンに反応しなくなります。反応しなくなると、糖が細胞に取り込まれず、血糖値が上昇します。

前糖尿病となるリスク要因は糖尿病の場合と同様で、以下のようなものです。

家族歴 - 2型糖尿病の親や兄弟・姉妹がいる

年齢 - 45歳以上になるとリスクが高まる

肥満 - 脂肪組織(皮下脂肪、内臓脂肪)が増えるほど、細胞のインスリン抵抗性が強くなる

腹囲 - 腹囲が男性の場合は40インチ(約101cm)、女性の場合は35インチ(約89cm)を上回ると、インスリン抵抗性が強くなる

食事 - 赤身の肉、加工肉、砂糖入り飲料を多く摂取している

運動不足 - 1週間あたりの運動回数が3回未満である

喫煙 - インスリン抵抗性が強くなるおそれがある

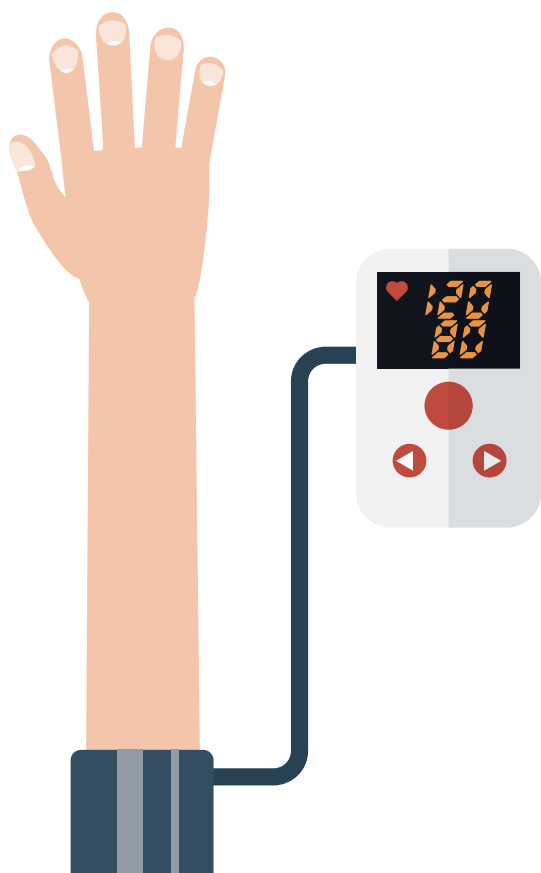
閉塞性睡眠時無呼吸症候群 - 睡眠が度々中断している状態

前糖尿病にならないためには、健康的な生活を送ることが重要です。

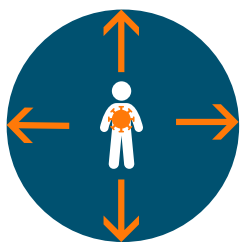
- 1 適度な減量
(体重の最低5~7%)
- 2 有酸素運動を週に150分以上行う
- 3 健康によい食事をとる
- 4 禁煙
- 5 平均的な血圧とコレステロール値を維持する

決してお忘れなく

糖尿病家系であっても、前糖尿病は予防可能です。



船内における新型コロナウイルス感染者の特定・対応方法



船員は基本的に密な環境で作業を行っている為、**新型コロナウイルス感染症 (COVID-19)**にかかりやすい状況に置かれています。船内で感染が広がれば、船員たちにとっては大きなリスクとなり、安全や健康が脅かされることとなります。また、安全運航に支障をきたすことにもなりかねません。

現在は、すべての船舶がCOVID-19の危機管理計画を書面で作成しているでしょう。こうした危機管理計画には、監視・報告、隔離・検疫、患者対応、感染予防・管理 (IPC)、当局との連絡、研修などの分野が盛り込まれているのが一般的です。また、乗船前スクリーニングの手順のほか、消毒、対人距離の確保、換気、マスクの着用といった船内での感染予防対策を詳しく定めたガイダンスも整っていることでしょう。

こうした対策はすでにお馴染みとは思いますが、船内で感染疑い者や感染確認者を特定し、対応するための推奨手順を、ここでおさらいしておきましょう。

スクリーニングとモニタリング

実施中のスクリーニング検査やモニタリング検査の結果、船内に感染疑い者がいることが分かった場合や、COVID-19と思われる症状の人がいる場合は、COVID-19危機管理計画を発動してください。

感染疑い者の隔離

感染が疑われる人、感染している可能性が高い人、感染が確認された人は、十分な換気を行っている指定区域 (船室などの部屋) に直ちに隔離し、他の船員の誰とも接触しないようにしてください。隔離部屋に入る人は、隔離ガウン、ゴーグルや

フェイスシールドなどの目の防護具、手袋、医療用マスクの着用が必要です。食事の提供ルールを厳しく定め、入浴についても他の船員が使用できないように、できれば指定の浴室を用意してください。また、隔離区域の洗浄・消毒は念入りに行ってください。

感染予防・管理 (IPC)

船員は、COVID-19危機管理計画に基づいて適切なIPC対策を講じてください。指定区域でのPPEの着脱はすべて、規定された安全な方法で行うようにしてください。

重症化リスク要因の把握

重症化リスク要因には、年齢 (60歳超)、基礎疾患 (肥満、高血圧、糖尿病、心疾患、慢性肺疾患、脳血管疾患など)、精神疾患、慢性腎疾患、免疫抑制 (HIVなど)、ガン、喫煙などがあります。

患者の健康観察は1日に2~3回、対面または電話で行ってください。リスク要因を抱えている患者については、重症化の兆候がないか極めて注意深く観察することが必要です。

船上での患者対応は可能か？

感染が疑われる人、感染している可能性が高い人、感染が確認された人の処置が船上で可能か、それとも陸上ですぐに治療が必要かを判断するには、あらかじめ定めた判断基準を参考にしてください。パルスオキシメータを備えている場合は、このような判断を後押しする材料として使用してください。

本件の詳しい内容は、世界保健機関の暫定ガイダンス (2021年12月23日付) に記載されています。

<http://ow.ly/95W230sfjtz>

TR(E)

MANAGERS:
TINDALL RILEY EUROPE SÀRL
Registered Office:
42 - 44 avenue de la Gare, L-1610 Luxembourg.

AGENTS FOR THE MANAGERS:
TINDALL RILEY (BRITANNIA) LIMITED
Regis House, 45 King William Street, London EC4R 9AN.
T: +44 (0) 20 7407 3588 | F: +44 (0) 20 7403 3942

THE BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION EUROPE UK BRANCH
健全性監督機構の認可を受けたものとみなされ、金融行為規制機構の規制および健全性監督機構の限定規制下にあります。
The Britannia Steam Ship Insurance Association Europeはルクセンブルク法人で、相互組合 (No.B230379) として登録されています。ルクセンブルク財務大臣の認可を受けており、同国保険監督委員会の規制下にあります。

britanniapandi.com