

# RISK WATCH

2023年10月号

ブリタニヤ 日本事務所 チームの紹介

水先人嚮導に関するガイダンス ケーススタディ

漁船に関するクレーム 最近の事故の傾向

SEAFARERS HOSPITAL SOCIETY ケアの文化

水中船体清掃 リスクとガイダンス

法的分析 重要事例の解説



BRITANNIA P&I  
TRUSTED SINCE 1855

## 編集者からのメッセージ



2023年の最終号となるRisk Watchによろこそ。Risk Watchではブリタニヤの世界各地の事務所をシリーズでご紹介していますが、今回は日本事務所をご紹介します。日本事務所は東京と神戸にオフィスを構え、総勢26名のスタッフが日本のメンバーにサービスを提供しています。

ロスプリベンションチームは今回、水先人嚮導中に発生するクレームの共通点を検証し、効果的なブリッジリソースマネジメントに関するガイダンスを提供するほか、水中船体清掃・潜水作業を安全に行うための情報をご紹介します。

漁業は労働環境が特に厳しく危険な産業として世界的に捉えられており、死亡事故や重大事故の発生率が高くなっています。2017年から2022年までのクラブの事故データを見ると、漁船に関するクレームのうち船員に関連するものが96%を占めていました。

そこで、こうした重大事故を防ぐためのアドバイスをまとめました。船員の健康とウェルビーイングを重視する必要性を唱えたSeafarers Hospital Societyの報告書「On Course for a Culture of Care」も取り上げ、乗船中の船員の福祉向上に関するアドバイスをご紹介します。

最後は、毎号お届けしている法的分析のコナーです。重要な判例を取り上げ、その判決がメンバーとその事業に大きく影響する理由を解説します。いつもご支援いただきありがとうございます。

来年も皆さまの安全運航に役立つ、より充実した情報をお届けしてまいります。

Jessie Dunn  
Editor



本号の「Risk 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。皆さまのご意見をぜひお寄せください。[britanniacommunications@tindallriley.com](mailto:britanniacommunications@tindallriley.com)

(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優先くださるようお願い申し上げます。

ブリタニヤの日本事務所は、元はブリタニヤグループの日本における専属コレスポンデントで、クラブやメンバーと非常に深いつながりがあります。ブリタニヤグループが日本に進出したのは1953年のことです。横浜と神戸で Cornes & Co. Ltdを現地の専属コレスポンデントに任命したのが最初です。その後、ブリタニヤ・ヨーロッパ日本支店（当時のブリタニヤ日本支店）は1989年、海外のP&Iクラブとして初めて日本における営業免許を取得しました。これを皮切りに、ブリタニヤグループは日本のメンバーに優れた保険サービスを提供し続けています。

ブリタニヤグループは日本の海運コミュニティと強固な関係を保っています。クラブの船主加入トン数のうち日本の船主が約16%を占めていることから、業界と強いつながりを築いていることがよく分かります。

ブリタニヤグループは今年3月、優れたサービスを引き続き提供していくため、東京オフィスを移転しました。



THE  
BRITANNIA GROUP  
IN

JAPAN

日本

ティンドールライレー・ブリタニヤ・ジャパン株式会社/ブリタニヤ・ヨーロッパ日本支店

ブリタニヤグループは2017年、日本事務所を正式に開設しました。現在、東京と神戸に総勢26名のスタッフを擁し、国内メンバーに優れた保険サービスを提供しています。

日本事務所は地域社会を支援するため、社会的責任活動にも取り組んでいます。今年5月には、静岡県伊豆で開催されたMission to Seafarers主催のチャリティーレースにスタッフが参加し、約7,500ドルの寄付を集めました。地域社会に貢献しようというグループの姿勢がよく表れた取り組みと言えます。





上: オフィス移転を祝う日本チーム。香港事務所の David Cave とシンガポール事務所の Jacob Damgaard も同席。

ブリタニヤグループは現在、東京と神戸にオフィスを構えている。地域に応じてメンバーと関わる能力は、ブリタニヤハブの成功の鍵であると言えます。



# MEET OUR TEAM IN JAPAN 日本

日本事務所の大きな強みは、多くのスタッフがメンバーと長きにわたり密接な関係を築いている点です。そのため、各メンバーのニーズに合わせた有益な助言とサービスを提供することができます。

ブリタニヤグループにとって日本の市場とメンバーは昔も今も非常に大事な存在です。日本チームは、国内メンバーの皆さまに優れたサービスとサポートを提供するべく取り組んでいます。



**MITSUHIKO IDA / 井田 充彦**

ブリタニヤ・ヨーロッパ日本支店代表。  
業界歴は40年以上で、豊富な知識とノウハウをチームに提供しています。日本市場に精通しており、事業の管理運営と拡大に手腕を発揮しています。

**TAKASHI SUGIYAMA / 杉山 亘**

ティンドールライレー・ブリタニヤ・ジャパン (TRBJ) 株式会社社長。30年にわたる貴重な知識や知見は、ブリタニヤの日本における事業拡大、国内メンバーへのサービスに欠かせないものとなっています。豊富な経験を基にチームに有益なアドバイスとサポートを提供しています。

**FUMIMASA KANEKO / 金子 文雅**

神戸事務所フリートマネジャー。  
業界歴は20年以上で、優れたリーダーシップを発揮して神戸事務所の強固なチームワークを構築しています。P&Iクレーム全般のハンドリング、及びFD&Dクレームのサポートを担っています。

**MATTHEW MADIGAN / マシュー マディガン**

フリートマネジャー。今年4月にロンドンより異動。クレーム処理のエキスパートとして、早くもチームに欠かせない存在となっています。

**YUSHIN SON / 孫 祐慎**

ブリタニヤグループでの勤務歴は25年以上に及び、東京事務所在籍のアンダーライターとして日本のメンバーの拡大に大きく貢献しています。

**YOSUKE HIROTA / 廣田 洋介**

他のP&Iクラブでの勤務を経てブリタニヤに入職。保険引受業務に関する知識・経験は神戸事務所にとって大きな財産となっています。

**MIYAKO OUCHI / 大内 美弥子**

神戸事務所フリートマネジャー。  
主にピーブルリスククレームを担当していますが、それ以外も神戸事務所の様々な業務を総合的にサポートしています。

**SHIGERU FUJIOKA / 藤岡 滋**

神戸事務所フリートマネジャー。元サーベイヤーの経験を生かしてクレーム処理を担当しており、チームにとって心強い存在となっています。

**TETSUYA ODA / 小田 哲也**

東京事務所在籍のフリートマネジャー。  
ドライバルク貨物を中心に、各種様々な事故クレームを担当し、東京事務所にとって必要不可欠な存在です。

**RIE NAKAYAMA / 中山 理映**

東京事務所フリートマネジャー。  
10年前に海運会社より転職し、前職の豊富な経験を生かしてドライバルク船やPCC船に関するクレームを中心に担当しています。

**NANAKO HIBI / 日比 なな子**

東京事務所フリートマネジャー。  
ピーブルリスククレームを専門としてクラブとメンバーを積極的にサポートしています。

**NAOKI MATSUDA / 松田 直樹**

東京事務所フリートマネジャー。  
今年6月に入職したばかりですが、世界有数のコンテナ船社での運航業務の経験を生かして、チームに貴重な知見を提供しています。

日本メンバー以外を主に担当しているYusuke Inoue(井上裕介)をはじめ、Yoshimitsu Hanashiro(花城可光), Fumiya Taniguchi(谷口文也), Seiya Okada(岡田聖也), Yumi Miyamura(宮村悠未), Mamia Kawamura(川村麻美愛), Jun Ling(凌峻) (神戸), Miwa Nishikawa(西川美和) (神戸) もクレーム処理担当者として、日本のメンバーに優れたサービスを提供しています。Susumu Saito(齊藤進), Yukari Kobayashi(小林由香里), Rika Ishii(石井里佳), Hiroshi Ebine(海老根パンダエリ洋), Satsuki Tomiie(富家さつき) (神戸), Toshiki Akaike(赤池聡樹) は、管理部門のスタッフとして日常業務をサポートしています。

# 水先人嚮導に関するガイダンス

水先人嚮導とは、船舶が入出港する際や、狭い水路や船舶の輻輳が激しい水路を航行する際に、現地の水先人の指示を受けながら運航することです。

水先人は現地の海域に詳しく、船舶の安全航行をサポートしてくれる頼りになる存在です。しかし嚮導はリスクが高い作業でもあり、嚮導中の船舶に関する事故は後を絶ちません。こうした事故を調べた結果、嚮導中にブリッジリソースマネジメント(BRM)をしっかり行うことがいかに重要かが浮き彫りになりました。

BRMとは、船長、水先人、ブリッジチーム員など、ブリッジにいるリソースを体系的に管理する方法のことで、それぞれの役割や責任を明確に定める、意思疎通をうまく図る、船員を定期的に訓練するといったことが挙げられます。BRMをしっかり行えば、ブリッジにいる全員が一体となって船舶を安全に航行させようとするため、嚮導中の事故を防ぐことができます。

この記事は、水先人嚮導と船長の介入に関してクラブが以前提供したガイダンスに加筆したものです。ケーススタディを分析し、嚮導関連のクレームの共通点をさらに明らかにします。

## ケーススタディ

船長は水先人から着岸手順計画に関する情報を受け取った。手順には、左回りに180度回頭する作業も含まれていた。本船右舷側の船首・船尾にはタグボートが2隻配置されていた。回頭作業に入る前、水先人は船長に対して「回頭させるにはタグボートの馬力だけでは足りないと思う」と話し、本船の主機関と舵にも頼ることにした。

そこで船長は「取舵いっぱい」の指示を出したが、主機関が停止していて舵が利かなかったため、「低速前進」の指示を出すとともに、タグボートには最大馬力で本船を押しようリクエストを出した。ところがその指示が実行に移された直後、本船と棧橋との距離がみるみる縮まり、衝突の危険が高まっていることに気付いた。そこで「全速後進」と左舷錨の投錨指示を出すも間に合わず、棧橋と接触してしまった。

## 事故の要因と教訓

### 船長・水先人の情報交換(MPX)

この事例で明らかなのは、MPXが不十分であったことです。時間的な制約がある状況でMPXを行うと情報交換が不十分になるおそれがあります。ひどいときには、パイロットカードやMPXチェックリストの複数の項目について、話し合うこともせずただ形式的にチェックを付けてしまうこともあります。水先人の提供した情報に船長が時宜を逃さず疑問を投げかければ、計画について十分に話し合い、リスクや不測の事態を検討する機会が生まれるはずですが、このケーススタディでは、タグボートの馬力が回頭作業に足りない和水先人が考えていたのであれば、もっとしっかりした計画を立てておくべきでした。棧橋までのアプローチ距離が短いことなどを考えると、接近速度をもっとゆっくりにすべきだったと思われる。



Jacob Damgaard

Divisional Director, Loss Prevention Singapore  
jdamgaard@tindallriley.com



### 介入不足

このケーススタディでは、船長が水先人の計画に異議を唱えることもできませんでした。安全性に疑問を感じてもなげ口を挟むのをためらってしまうのでしょうか。最も多く聞かれる理由が、相手をむきにさせたり怒らせたりしてしまうのではないかという懸念です。介入スキルは身につけるのが難しいため、経験を積んだ人に教えてもらうメンタリングが必要でしょう。船長をはじめとするブリッジチームにメンタリングを受けてもらい、仲間の意見に異議を唱える練習をトレーニングやナビゲーションアセスメントに組み込んでいくことをお勧めします。

### 緊急時対応計画

取り得る選択肢や作業の制限事項を検討し尽くさないままに下した決定は、とうてい最適な決定には及ばないでしょう。しかし、きちんとリスク評価を行い緊急時対応計画を立てれば、こうしたリスクを緩和することができます。航行中の効率的な意思決定に役立ち、その結論をMPXIに組み込むこともできるはずですが、このケーススタディでは、タグボートの馬力が不足していました。つまり、回頭作業中にミスが許される余地はほとんどなかったということです。時間的な制約が厳しい状況できちんと考えもせずに意思決定を下してしまわないためにも、緊急時対応計画は欠かせません。

### 状況認識不足を認める

上記の事故には当てはまりませんが、状況認識力を高めることが事故の発生を左右することも多々あります。意思疎通をきちんと取り、人から聞いた内容をそのまま上に報告する練習をすれば、自分がいかに状況認識が不足していたかが分かり、認識不足に対応できるようになるでしょう。

水先人の行動によって船が危険にさらされると思った場合、船長は水先人の行動に介入する権利があり、また介入しなければなりません。しかし、水先人がブリッジ内で最もベテランであるため船長が異議を唱えることに尻込みしてしまうなど、介入を難しくしてしまう理由がいくつも存在します。それでも、船長は時宜を逃さずいつでも水先人の行動に介入、もしくは異議を唱えられるようにしておくことが重要です。

そのためには、介入の重要性や介入のタイミングを船長やブリッジチーム員に教えること、会社が十分なサポートを提供すること、安全がしっかり守られる文化を根づかせることが大事です。



クラブでは、このガイダンスを周知するために船内掲示用のポスターを作成しました。今回のRisk Watchに同封しましたが、追加でご希望の方は

[britanniacommunications@tindallriley.com](mailto:britanniacommunications@tindallriley.com) までご連絡ください。

# 漁船に関する クレーム 2017~2022

漁業は、労働環境が特に厳しく危険な産業として世界的に捉えられており、建設業や農業など他の産業と比べると死亡事故や重大事故の発生率が高くなっています。2017年から2022年までのクラブの事故データによると、漁船に関するクレームの96%が船員に関連するもので、そのうちの46%が怪我によるものでした。

図1に示したように、クラブに加入している漁船の中で最も多く発生している怪我は物を持ち運ぶ際の怪我で、クレーム金額の多さでも2番目となっています。

持ち運び方が悪かったために背中や腕の筋肉や骨を痛めてしまう、漁網を扱っている際に怪我をしてしまうなど、怪我の種類はさまざまです。運搬作業を行う船員には正しい持ち運び方を教えるとともに、できるだけ機械を使って運ぶよう指導しましょう。こうした事故のリスクを減らすためには、運搬作業を行う前にツールボックスミーティングを開いたり、運搬装置の正しい選び方や使い方に関するトレーニングの機会を設けたりすることも必要です。また、運搬物を複数に分ける、他の船員と一緒に運ぶ、何度も往復しなくて済むように作業場のレイアウトを変えて運搬量を減らす、といったことも考える必要があります。

## 機械の操作

延縄用のウィンチや機器を操作する際は、緩めの服や雨具を身につけていると縄やフックに巻き込まれるおそれがあるため、着用しないようにしましょう。ウィンチ操作部の近くに緊急停止用のシステムを設けておけば、いざという時にシステムが働いて、巻き込まれるおそれを軽減してくれるでしょう。ウィンチやラインホーラーを操作する船員に訓

練をしっかりと行うことも重要です。これは、工場でも魚を加工したりおろしたりする機械を操作する場合にも言えることです。

## スリップ・つまずき・転倒

スリップ・つまずき・転倒による事故は被害合計額が最も高く、中でも転落による足の怪我が発生頻度と治療費が最も高くなっています。しかし、いくつか重要な措置を講じればこうした事故は減らすことができます。まず、デッキ上には漁具やロープ、道具などの障害物をできるだけ置かないようにしましょう。危険をすぐに認識できるよう、デッキ全体にきちんと照明を当てておくことも必要です。デッキの高さが変わる場所や、アクセスコーミング、階段/段差は、視認性の高いペイントを塗ったりシェvron柄のテープを貼るなどして目立たせましょう。こうした場所での事故は、漁船の中でも特にトロールデッキや作業デッキで起こりがちです。デッキ上に氷や魚の内臓が落ちていたりすると転倒しやすくなるため、滑り止めのコーティングや、敷き板、すのこ、ゴム製のマットなどをうまく活用してデッキを保護しましょう。船内を移動する際の転倒リスクを減らすために、手すりなどの適切な支持物を設置することも必要です。

船員には、船内ではできる限り手すりをつかんで移動するよう促しましょう。ハッチの昇降口を使用時を除いて閉めておくことも大切です。実際、開いているハッチに転落してしまう事故が数多く発生しています。漁獲物を陸揚げするために魚倉のハッチを開いている間はハッチの周りを可動式や仮の手すり/スタクション、ワイヤーで囲い、陸揚げ途中の積荷に船員が近寄れないようにしましょう。

## 個人用防護具

スリップ・つまずき・転倒事故のリスクをさらに減らすには、すべての船員に個人用防護具(PPE)を配布して、安全な作業を促すことも必要です。荒天時、特に航海中にデッキで作業する場合の作業手順を会社が定めている場合は、船員もその手順を把握しておかなければなりません。作業に合わせたPPEを用いるといったこともそうです。

## 安全手順

漁船の運航会社は、定めた安全手順をすべての船員に把握させ、機械を用いた作業や機関室での作業の際にはその手順を守らせなければなりません。

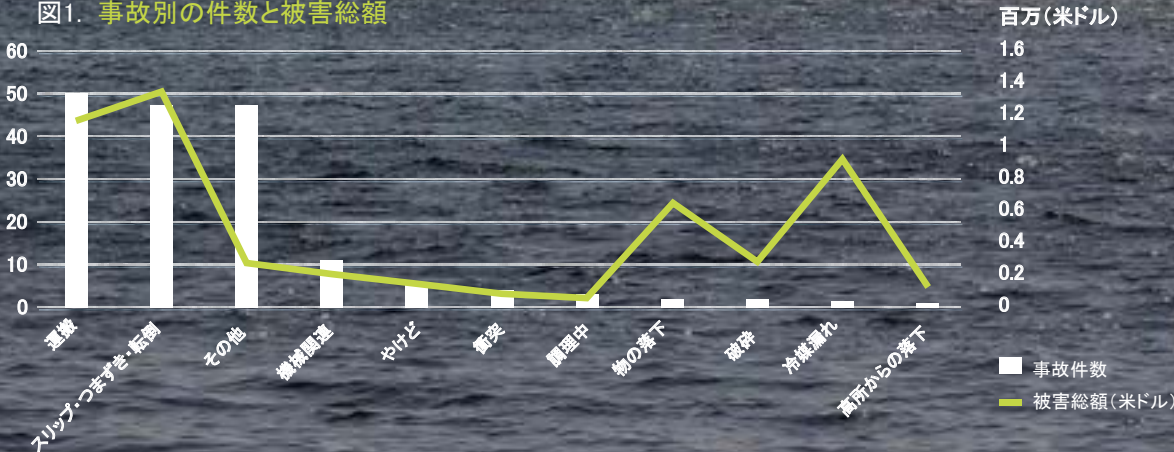




**Charles Cooper**

Loss Prevention Manager, London  
ccooper@tindallriley.com

図1. 事故別の件数と被害総額



機械類はどれも定期的に整備しましょう。メーカーが推奨する整備方法に従い、予防整備の一環として行うのが理想的です。オイルやフィルターの交換など修理が必要な箇所が出てきた場合はすぐに行ってください。機関室での作業や機械類を用いた作業で発生しうるリスクをまれなく定期的に確認し、リスク評価表に記録しておきましょう。

機関室内での一部の作業については、リスク評価に加えて作業許可の取得も必要になるでしょう。機械や電気機器のロックアウト手順、火気使用作業の手順、閉鎖空間への立ち入り手順も決めておく必要があります。機関室内のベルトや回転シャフト、機械の連結部、高温部には誤って触らないようにカバーをしておきましょう。体の一部が機械類に挟まってやけどや怪我をする事故がよく発生しています。基礎板の下に敷かれていることがあるベルトドライブにもカバーが必要です。機関室とビルジをきれいに保つことが事故防止に必要であることを船員に周知するとともに、ビルジ水位警報を作動させ、点検も定期的に行って

ください。こうすることで、水や燃料や油が漏れても、事態が悪化する前に検知できるようになります。また、機関室内の換気を適切に行い、機械類から出る煙がきちんと排出されるようにしてください。最後に、機関室で1人で作業をする場合は、作業予定時間を必ず誰かに伝えるようにしてください。

#### 冷媒漏れ

冷媒漏れによる事故は漁船ではそうあることではありませんが、仮に起きた場合、冷媒ガスには窒息性があるため健康に大きな被害をもたらすおそれがあります。冷却システムの整備手順を守らないと、凍傷につながりかねません。システムの配管や金具には、はつきり印を付けておきましょう。整備計画を定めてシステムの状態を定期的な点検・記録すること、システム内の消耗部材をメーカーの規定に従って交換することも必要です。なお、整備作業は許可を得た人が必ず行ってください。整備計画には、システムの緊急遮断と遠隔停止の定期検査も盛り込む必要があります。

冷却システムの修理を行う際は、タグアウトシステムでシステムを完全に動作不能なロックアウト状態にしてから行うようにしてください。冷媒漏れが万が一発生してしまった場合は、緊急対応手順に従い、訓練を十分に積んだ船員が対応することが重要です。スムーズに避難できるよう避難経路をあらかじめ周知しておき、通路には避難の邪魔になるようなものは置かないでください。冷媒漏れの危険が及ぶ可能性のある区域には、法令で定められた要件の他に、避難用の呼吸具も備えておくことを検討してください。

本件についてご不明な点がありましたら、ロスプリベンション部門までお問い合わせください。

本記事の執筆にあたっては、Paul Coxon & AssociatesのPaul Coxon氏に助言をいただきました。



# SEAFARERS HOSPITAL SOCIETY



**Charles Cooper**  
Loss Prevention Manager, London  
ccooper@tindallriley.com



船員は国際貿易と世界経済を支える大事な存在ですが、船員の健康やウェルビーイングは見過ごされがち、軽視されがちです。そこで、ロンドンに拠点を置く慈善団体SEAFARERS HOSPITAL SOCIETY(SHS)は、「SEAFARERS' HEALTH: ON COURSE FOR A CULTURE OF CARE(船員の健康:ケアの文化確立に向けて)」と題した報告書を作成し、船員の健康とウェルビーイングを重視する必要性を唱えています。

報告書では、船員の健康とウェルビーイングについて海運業界が重視すべき領域として主に次の3つを挙げています。

1

## 知識のずれ

船上でも陸上でも、栄養や衛生、メンタルヘルス、医療水準、労働衛生など、船員の健康に関する知識が大きく不足しています。

2

## 法制度の不備

船員の海上における安全と福祉に関する国際的な合意は多数ありますが、実効性のある法制度は整っていません。そのため船員は搾取されやすい状態にあり、心身に不調をきたしています。

3

## 安全衛生への投資の不足

海運業界は競争が激しいため、労働者の福祉に対する投資が軽視され、船員が過酷な環境に置かれています。

報告書の内容を踏まえて、船上と陸上の双方で船員の健康と福祉の向上を後押しするさまざまな取り組みが提案されています。こうした取り組みがうまくいけば、仕事の満足度や採用・定着率の向上につながり、船上での事故数を減らす効果も期待できます。優秀な人材が集まり長く働いてくれるようになり、離職率が下がり、新人研修の費用も削減できるでしょう。

### 船員の福祉向上のために船主ができること

- 船員の搾取を防ぎ、心身の健康支援を充実させる安全衛生規則の包括的なシステムを構築する。
- メンタルヘルス・ファーストエイドなどの処置を導入してウェルビーイングを向上させる。
- 時間外労働や乗船期間に上限を設ける、快適な生活空間を提供するなど、疲労防止のための予防策を講じる。
- 負傷事故の報告件数、疾病率、医療サービスへのアクセス、船員全体の満足度調査といった重要業績評価指標 (KPI) を用いて、船員の福祉向上を目的とした取り組みやプログラムの効果を測る。
- 口腔衛生、糖尿病、高血圧、がんなどの問題を対象にした疾病予防の取り組みを立ち上げる。
- いじめ、ハラスメント、職場での暴力、性的虐待などに遭った船員が被害を報告できるよう、明確で実効性のある報告手順を設ける。また、不適切な行為があった場合に報復を恐れずに報告できるような内部通報制度を確立する。
- 船内の医療体制と陸上の医療サービスへのアクセスを充実させる。
- 家族向けの福祉プログラムを設ける、船内でインターネットを利用できるようにして連絡体制を整えるなど、船員の家族に対する支援制度を設ける。

SEAFARERS HOSPITAL SOCIETY
SEAFARERS' HEALTH: ON COURSE FOR A CULTURE OF CARE

## International Requirements for Seafarers' Health

### Key Performance Indicators

- Frequency and nature of injuries on board leading to loss of more than three full working days.
- Frequency and nature of illness on board leading to loss of more than three full working days.
- Frequency of contact with maritime telemedical assistance services and outcomes.
- Frequency of medical evacuations and deaths on board with causes.
- Frequency of referrals for medical and dental advice in port with reasons.
- Frequency of repatriations for medical reasons.
- Frequency of termination of employment for medical reasons.

Our KPIs in this section are based upon key factors that are laid out in the Maritime Labour Convention (MLC 2006), the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), guidelines by the ILO and the International Maritime Organization (IMO) and the International Safety Management Code (ISM) which includes the Safety Management System (SMS).

**Organisations would need to assess impact on:**

- The management of health and safety risks on board (SMS and MLC).
- Seafarer medical fitness assessments (ILO/IMO Guidelines).
- Arrangements for the management of medical emergencies at sea per the MLC/STCW covering medical care training, medical facilities and equipment, as well as communications with telemedical maritime assistance services (TMAS).
- Medical and dental referral in port (MLC).
- Medical repatriation and rehabilitation (MLC).

重要業績評価指標 (KPI) を用いることによって、船員の健康とウェルビーイングのチェック方法の基準を作ることができ、船会社や、船員とその代表者、船員労働組合、受託者、政府だけでなく一般の人々にも保護状況を示すことができます。また、こうしたデータや測定可能な結果を見ることで、少ない費用で高い成果が早く現われる最も効果的な対策を見つけることができます。報告書では、旗国や船主、配乗会社、現地港湾当局、保険者、医療機関など、海運業界のすべてのステークホルダーにケアの文化を広めることが重要だとも強調しています。船員の搾取を厳しく防ぎ、心身の健康支援を充実させるには、こうしたアプローチが欠かせません。

SEAFARERS HOSPITAL SOCIETY
SEAFARERS' HEALTH: ON COURSE FOR A CULTURE OF CARE

## Psychological Wellbeing

### Key Performance Indicators

- Benchmarks that can be inputted on the basis of current provisions for each of these aspects, with records of steps taken to improve quality.
- Confidential surveys of crew views on quality of life at sea and exit interviews with seafarers who are leaving to assess potential organisational shortcomings.
- Monitoring and investigations of complaints about conditions on board for recognised shortcomings.
- Developing and implementing either an Employee Assistance Programme (EAP) and/or Crisis Intervention Procedure (CIP) to confidentially support crew.
- Developing and implementing fatigue reduction programmes.
- Improving communication by ensuring all crew have a high level of fluency in the working language of the vessel, and by improving the communication and leadership skills of those in higher positions onboard/ on shore.
- Ensuring that crew have access to reliable internet connections so as to communicate with their loved ones at home.
- Promoting social activities in port consistent with the culture of crew, which can be carried out by masters and senior officers.
- Creating a clear and effective complaint procedure and confidential whistleblowing policy and procedure for reporting of bullying, harassment, workplace violence and sexual abuse.

There are numerous factors that may contribute to a seafarer's psychological wellbeing, including their personal mental health, personality, home circumstances and working/living conditions while at sea.

**Organisations would need to assess impact on their ability to offer:**

- Security of employment, with safe working conditions.
- Reliable payment of fair wages, both to seafarer and as remittance to home.
- Short cycles of sea time and leave (less than nine months).
- Skilled crew management, with prevention of harassment and recognition of good work.
- Lack of language barriers on board.
- Training of crew in mutual support.
- Minimisation of fatigue by limitation of overtime.
- Good crew mess facilities and accommodation.
- Open access to communication with home, family and friends.
- Family liaison points within the company.
- Access to external advisory and support services (which may be anonymous).
- Facilities and time for safe socialising when in port.

この報告書は、船員が社会にとって欠かせない存在であることを改めて強く思い起こさせ、業界全体で船員の健康とウェルビーイングを重視していく必要性を浮き彫りにしています。各船員が健康を犠牲にすることなく安全に働けるようになるには、当然これまで以上の努力が必要です。報告書に書かれた推奨事項を実践することで、船員の保護を一番に考えたケアの文化を業界全体で強化できるものと考えます。

以下の URL をクリックすると、レポートの全文をご覧ください。

<https://bit.ly/shs-report>



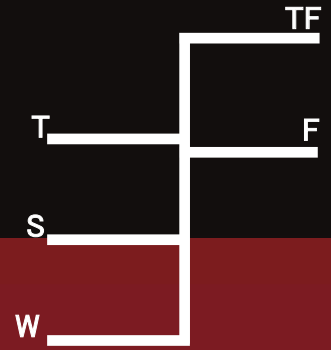
# 水中船体清掃










Slav Ostrowicki







Loss Prevention Manager, London  
sostrawicki@tindallriley.com

船舶の推進性能を維持するために水中船体清掃がよく行われますが、この作業にはさまざまなリスクが伴うことを覚えておかなければなりません。**ダイバーの安全を確保して事故を防ぐためには、こうしたリスクをきちんと管理する必要があります。**ここでは、潜水作業を安全に行う方法と作業の準備に関する情報をご紹介します。



水中船体清掃は単純な作業に思えるかもしれませんが、以下のようなさまざまな注意すべき危険があります。

-  水中の視界が悪いときや悪天候のときには、危険を除けにくくなったり、自分の居場所が分かりにくくなったりするおそれがある。
-  ホースやケーブルなどの潜水器具が船舶の舵やプロペラ、ビルジキールなど水中の構造物に絡まって身動きが取れなくなり、酸素が切れて負傷もしくは死亡してしまうおそれがある。
-  バウスラスタやプロペラなど動作中の船舶装置で怪我をするおそれがある。
-  電気防食などの船舶装置の電源が切れていなかったり、清掃機器が損傷していたりすると、感電するおそれがある。
-  シーチェストの近くで作業をしていると、船舶の吸入システムに引き寄せられたり身動きが取れなくなったりして、怪我をしたり溺れたりしてしまうおそれがある。
-  酸素ポンペが損傷したり、機能しなくなったりして、酸素切れに陥るおそれがある。
-  減圧症になるおそれがある。これは深さが比較的浅い場所でも起こり、そのような場所で長時間潜っていた場合は、適切な減圧手順に従わずにすぐに海面まで浮上しなければならないことがあります。


-  他にも以下のような点に注意が必要です。船体に付着していた海洋生物やゴミを放出すると、環境汚染と見なされる。一部の港や国では、こうした放出作業を行ってよい場所や実施条件が当局によって細かく定められているため、必要に応じて現地コレスポンデントに確認を取ることをお勧めします。
-  化学薬品や油など汚染物質を誤って水中に放出する。
-  違法な物品の船体への設置や船体構造の不正改造など、潜水作業が違法な活動と関連づけられてしまう可能性がある。
-  安全上のリスクにさらされてしまうような作業に関しては、判明している危険を踏まえてリスク評価を系統立てて行うなど、リスクの防止策を体系的に検討することをお勧めします。既存の必要な手順や適切な作業許可を安全管理システム(SMS)に取り入れてもよいでしょう。防止策については、以下のようなことも検討すべきという意見があります。
-  水中清掃は、しかるべき認証と訓練を受けた経験を積んだダイバーが行う。
-  水中作業の計画は、ダイバー、船長、甲板部、機関部など関係者全員で話し合って決める。これには、作業の全体計画、必要な安全対策、連絡手順、中心人物、危機管理計画、緊急停止をはじめとした緊急時の対応手順などを決めることも含まれます。また、水中作業を始める前には港長と現地港湾当局に連絡をしましょう。




写真提供: DIVING STATUS Underwater Services.


10M

8


6  船体吸入部など水中作業で危険が伴う区域をすべて割り出し、ダイバーが分かりやすいよう印を付ける。


4  水中作業を行う区域にある機械・電気装置（プロペラ、スラスタ、舵、フィン）や船体の吸入・排出機構は、取り決めた計画に従いすべて動作を止める。その際は、ロックアウト・タグアウト（LOTO）方式を採用することを強くお勧めします。吸入・排出機構を常時動かしておかなければならない場合は、左舷側のみを止める、右舷側のみを止めるなど、作業に合わせて運転を切り替えることを事前に計画して取り決めておきましょう。運転切り替えは、計画に従って連絡を取りながら同時に行う必要もあります。STSオペレーションの場合は、相手船でもLOTO方式を採用してください。

9M

8  清掃エリア周辺の安全作業区域を割り出し、パイなどを使って印を適宜付けておく。清掃作業中はこの区域への立ち入りが制限され、区域内でいかなる作業も行ってはならないことを、船員にはっきり命令しておきましょう。水中作業中であることを両船で定期的にアナウンスし、A旗を必要に応じて掲揚することも必要です。

8M

8  作業許可証とリスク評価表には、万が一のときにすぐ使えるよう用意しておくべき非常装置と、非常装置の操作資格を持つ操作担当者の名前を記しておく。

6  作業許可証とリスク評価表には、万が一のときにすぐ使えるよう用意しておくべき非常装置と、非常装置の操作資格を持つ操作担当者の名前を記しておく。

7M


8


6


4

 天候を常にチェックし、必要に応じて水中作業を中断・延期する。

 清掃エリアに十分な照明を適宜当てる。

 ダイバーとダイビングボートの位置を船員が常にチェックする。ダイバーチームと連絡を取れる体制を取り、いつでも緊急時の対応手順を開始できるようにしておきましょう。

 船員は、清掃によって環境汚染を引き起こしたり海洋生物を傷つけたりしないよう徹底し、この点に関する国際規則や現地規則を守る必要がある。

 水中作業、作業員の出入管理、作業員の事前選別に関して適切なセキュリティ対策を常に講じる。異常な、もしくは不審な活動が行われていた場合は報告が必要です。必要な手順を船舶保安計画（SSP）に既に盛り込んでいる場合でも、セキュリティリスクの評価で他の対策も検討してください。

このガイドラインに従い、事前に対策を講じて水中作業に伴うリスクを管理することで、作業員と船舶の安全を高めることができます。本件についてご不明な点がございましたら、ロスプリベンション部門までお問い合わせください。

# CLAIMS AND LEGAL

## 船荷証券の呈示なしに 貨物が引き渡された後の ミスデリバリー・クレームについての 控訴院判決



**Konstantinos Samaritis,**  
Divisional Director /  
Head of Office, Greece  
ksamaritis@tindallriley.com

Sienna号事件の英国高等法院判決 (UNICREDIT BANK AG V EURONAV NV [2023] EWCA CIV 471) について、本誌2022年9月号で扱った。

高等法院は次のとおり判断した：

a) 船荷証券は「単なる受領書」であり、船主と荷送人/航海傭船者の間の運送契約を含んでいなかった(契約の問題)。

b) 銀行は、いずれにせよ船荷証券の呈示なしに貨物を荷揚げすることに同意していたはずであり、そのような荷揚げは銀行が被った損失の原因にはなり得ない(因果関係の問題)。

銀行は両判断を不服とし、控訴院に控訴した。

銀行は契約の問題で勝利し、控訴院は、船荷証券が「単なる受領書」以上のものであったと判断した。控訴院は、船荷証券に契約が含まれているか、または契約を証明するものであるかを判断するための適切な基準は、「船荷証券が発行された時点における当事者の推定される意思は何であったか」であると述べた。航海傭船契約が荷送人/傭船者による更改によって、その機能を停止した時点で、船荷証券は運送契約になることが意図されていたと、裁判所は判示した。したがって、船荷証券は、荷送人から銀行に裏書された後、銀行が権利行使できる運送契約であった。

しかしながら、因果関係の問題について高等法院の判断は維持された。控訴院は、高等法院による問題設定が正しかったと確認した、すなわち、「最初に船主が船荷証券の呈示なしに荷揚げすることを拒否していたら、銀行の担保権はどうなっていたであろうか」を評価することである。高等法院は、銀行が船荷証券の呈示なしに貨物を荷揚げするよう船主に指示したであろうこと、すなわち、運送契約は同意によって変更されたであろうことを、事実として認定した。控訴院は、よって船荷証券の呈示なく貨物を引渡したことは契約違反ではなく、いずれにせよ銀行の担保は合意による変更によって失われたであろうから、銀行に損失は生じなかったであろうと判断した。

控訴は棄却されたので、銀行は現在、最高裁判所への上告許可を求めている。

本判決は、船荷証券の原本が呈示されることなく、また船荷証券所持人が誰かを得ることなしに、補償状(LOI)と引き換えに貨物を引き渡すことに合意した船主および運送人を救済するものである。とはいえ本判決は、船荷証券の原本の呈示なしに貨物を引き渡すことに伴う重大なリスクと、それによって訴訟費用が発生することを再認識させるものである。したがって、船主および運送人は、引き続き最大限の注意を払う必要がある。



# スエズ運河で座礁した EVER GIVEN号： いつ拘束力ある救助契約が成立したか



**Derek Birch,**  
Associate Director, Singapore  
dbirch@tindallriley.com

2021年3月23日にスエズ運河で発生したEVER GIVEN号の座礁事故は、近年で最も報道された海難事故の1つである。同船の離礁に関する英国裁判所の判決 (SMIT Salvage BV v Luster Maritime SA [2023] EWHC 697) は、契約交渉の際、当事者らが契約の履行を始める前にすべての条件に合意し、明確に記録しておくことの重要性を浮き彫りにした。

座礁後、船主の代理人はSMITにアドバイスを求め、さらには場合によってはサルベージの支援を行うよう依頼した。

SMITのチームが本船に派遣された。座礁から4日後、SMITは船主に電子メールを送り、本船の離礁に関する契約条件を提示した。それは、WRECKHIRE書式を修正し、また追加条項があるものであった。翌日、船主はSMITに対し、SMITが提案した報酬の詳細に関するカウンターを電子メールで返信した。その電子メールにおいて船主は、もし船主の報酬提案をSMITが受け入れるのであれば、その後、両当事者は契約書を取り交わすことができると述べた。SMITは、船主の報酬提案に同意することを確認する電子メールを返信するとともに、契約案について船主がコメントするよう求めた。船主のコメントは、本船が離礁 (SMITチームも部分的に関与した) する前に示されなかった。

離礁後、SMITは、SMITが提案した契約条件が合意されなかったことを理由に、海難救助条約またはコモン・ローに基づく救助報酬を請求した。船主は、SMITが船主の報酬条件に合意した時点でWRECKHIRE書式に基づく契約が締結されたと主張し、よってSMITが救助報酬を請求することはもはや不可能であると主張した。

裁判所は、契約が締結されたかを判断するため、当事者間の連絡において次の2点を認定できるかを検討した。

- (i) 法律上必要とされる最低限の条件について合意に達していたか。
- (ii) それらの条件に直ちに拘束されることを意図していたか。

これらが認められる場合、たとえ幾つかの重要な契約条件 (経済的なものも含めて) がその時点で未定であり、より詳細な契約条件が後日に合意されることが意図されていた場合であっても、契約は成立していたことになる。

鍵となる問題は、当事者間の電子メールの遣り取りが、直ちに拘束される意図を示しているか否かであった。裁判所は、当事者間で報酬について合意が成立していたものの、だからといって他の全ての条件についても拘束されることに合意したことにはならないと判断した。これらの他の条件についてはまだ協議中であり、よって、交渉が終了して全ての条件について合意するまで拘束されない、という意図が通信内容から明らかであった。

SMITが本船への支援や離礁作業を開始したという事実は上記認定を覆さないと、裁判所は判断した。すなわち、作業の遂行と交渉は並行して行われた。契約交渉は本船の離礁前に完了せず、よって救助サービスのための契約は離礁前に成立していなかった。

本件は、契約の成立要件と、全ての契約条件を確定させて記録するよう注意すべきことと再認識させるものである。契約条件が一方当事者から他方当事者に提示され、いくつかの重要な条件が合意されても、それは当事者が全ての条件に拘束されることに合意したとまでは意味しない。このことは契約の履行が開始されたように見えても同じである。





**BRITANNIA P&I**  
TRUSTED SINCE 1855

[britanniapandi.com](http://britanniapandi.com)  
[britanniacommunications@tindallriley.com](mailto:britanniacommunications@tindallriley.com)