

2024年9月号

CREW

WATCH

SAILORS' SOCIETY:
変化を続ける
海運業界で船員の
ウェルビーイングを
支援する草分け的団体



BRITANNIA
P&I CLUB / TRUSTED SINCE 1855

WELCO

CREW WATCHの 最新号によろこそ

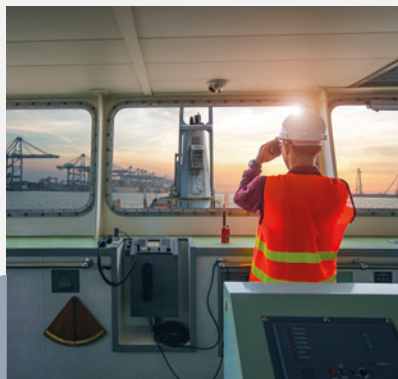
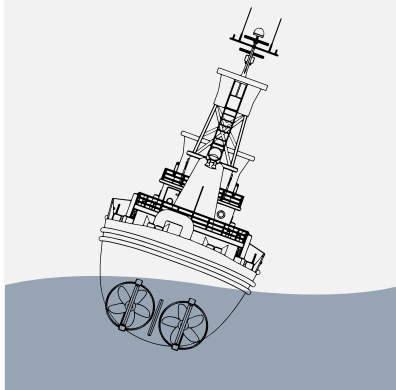
本号も、船員の安全、ウェルビーイング、
能力開発に関する記事を中心に
お届けします。



本号の寄稿者



JACOB DAMGAARD
HEAD OF LOSS PREVENTION
BRITANNIA P&I



6 **ウェルビーイング**
SAILORS' SOCIETY:
変化を続ける海運
業界で船員の
ウェルビーイングを
支援する草分け的団体

4 **アドバイス**
ハーバータグに
よる曳航作業:
ガーティングの
理解と防止

14 **安全**
船橋視界の
確保





JESSIE DUNN
編集者

Crew Watchは、海上生活に特に必要な知見やアドバイスをご紹介します。海運業界における問題点と改善可能点の両方を取り上げることを目指しています。

本号では、乗船中の慢性疾患の管理、聴覚の保護、SNSの利用に関するアドバイス、曳船作業中におけるゲーティングをはじめとする危険な状況の防止など、重要なトピックについて詳しく解説します。また、Sailors' Societyをはじめ、これからの船員福祉を形づくる草分け的な取り組みを行っている組織の有意義な活動についてもスポットを当てます。

今回も、皆さまが安全で健康的な充実した船員生活を送れるようにするための情報や手段をお伝えします。ブリタニヤコミュニティにご参加くださりありがとうございます。本号が皆さまにとって有益なヒントとなれば幸いです。



DR KATHERINE SINCLAIRE
SENIOR MEDICAL ADVISOR
MEDSEA

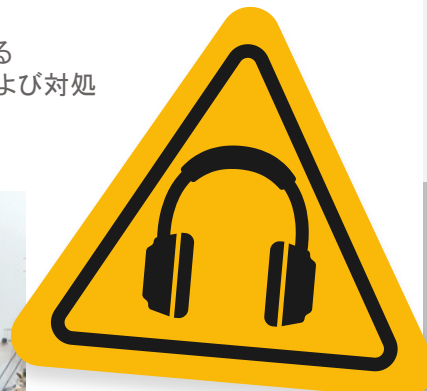


ANTHONY GARDNER
LOSS PREVENTION
MANAGER BRITANNIA P&I



8 **健康**
海上での慢性疾患の管理と予防

10 **アドバイス**
高圧噴射による負傷の防止および対処



12 **ウェルビーイング**
船内での聴覚保護：船員のための基本的対策

15 **アドバイス**
船上でのSNS利用に関するアドバイス



ハーバータグによる曳航作業： ガーディングの 理解と防止

JACOB DAMGAARD,
HEAD OF LOSS PREVENTION,
BRITANNIA P&I

大型外航船がスムーズ、安全に入出港するためには、ハーバータグによる曳航が欠かせません。曳航作業は単調な作業と思われがちです。しかし、ガーディングが起きるとタグボートが大惨事に陥るおそれがあるため、関係者全員がその危険性をよく知っておく必要があります。

ガーディングとは

ガーディングとは、タグボートが曳航索で横方向に引っ張られ、その状態から脱せられなくなった状況のことをいいます。曳航索を早めに放さないと、デッキの端が水に浸かり始め、瞬間に浸水して転覆してしまいます。短時間のうちに起きるため、転覆するまでにタグボートの船員が逃げる暇もありません。

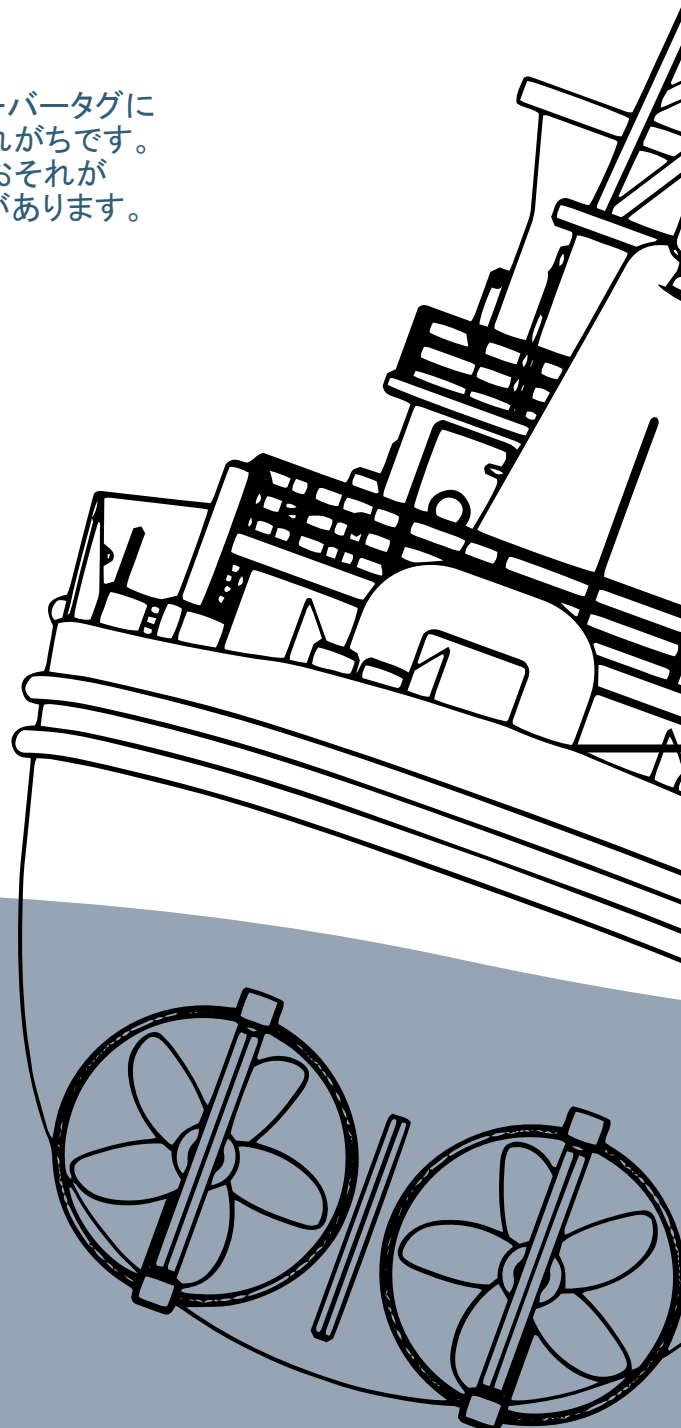
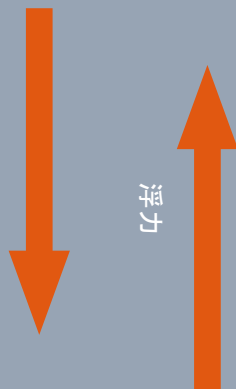
ガーディングは、従来型の一軸タグボートで特に起きやすい現象です。トラクタータグやAzimuth Stern Drive (ASD) 型タグの場合は、全方位に大きな推進力を生み出して曳航方向を適切に維持できるため、ガーディングが発生しにくくなります。従来型タグでは、中央部付近のポイントから曳航するとどうしても不安定になり、曳航索に負荷がかかって、船体が危険な角度まで大きく傾いてしまいます。

ガーディング

船体が曳航索で横方向に引っ張られ、その状態から脱せられなくなった状況。

重力

浮力



ガーテイングを防ぐには

被曳航船舶の操船

被曳航船舶がタグボートの曳航作業に影響を及ぼしうる要素は、主に速力と操縦に限られます。特にタグボートが船尾方向に曳航している場合、被曳航船舶が速力を上げ過ぎるとガーテイングにつながるおそれがあります。そのため、ブリッジチームは曳航されている間、速力を変更する際や、水先人がタグボートにポジション変更要請を出した際などは特に注意していなければなりません。このようなときにタグボートの様子を常に目視で確認していれば、問題が発生しているかを見極め、場合によっては状況の悪化を食い止めることができます。

手配されたタグボートと曳航配置の詳細を乗船した水先人から入手し、船長・水先人の情報交換の際にガーテイングの可能性について話し合っておく必要があります。

ガーテイングを防ぐには、その原因をよく理解し、安全対策を効果的に講じることが必要です。

タグボート

訓練 - タグボートの船員は、ガーテイングの原因とその発生リスクについて学び、適切な訓練を受ける必要があります。過負荷を避けて荷重を適切に分散すれば、転覆のリスクを抑えることができます。荷重が適切に分散されるようにすることで、牽引装置にかかる転覆モーメントを抑え、過負荷を避けられます。タグボートの船員は、ガーテイングが起きるリスクとその後の転覆に備えて、緊急時対応手順を策定し、訓練しておく必要があります。

クイックリリース - 信頼性の高いクイックリリース機構を設けておくことが不可欠です。緊急時に迅速に対応できるよう、現場からでも操舵室からでも容易に作動できなければなりません。装置を適切に機能させるためには、入念なメンテナンスを定期的に行う必要があります。

水密性 - 曳航作業中は、浸水防止と復原力維持のため、水密戸などすべての開口部を閉じておくことが重要です。チェックリストを作成し、対象箇所が閉じられているか確認するようにしてください。曳航策が引っ張られてタグボートが傾き、デッキの端が水に浸った場合でも、ウェザーデッキの水密性を確保しておけば、ダウンフラッシングを大幅に遅らせることができます。ダウンフラッシングを遅らせることで、クイックリリース機構を作動させ、タグボートを操船して曳航索の張力を弱め、船員が機関室や居住区からデッキに安全に逃げる余裕が生まれます。このような安全対策の実効性を確保するためには、扉、ハッチ、通気口、窓、舷窓、丸窓、シール、固定装置、通風管の自動閉鎖装置の水密性と風雨密性に関する定期的な点検・試験をタグボートのメンテナンス計画に含める必要があります。

ゴグワイヤー(gog/gob wire)の使用 - ゴグワイヤーを使用することで復原力と制御力が高まり、曳航作業の安全性をさらに高めることができます。ワイヤーの配置は業界基準に従って適切な調整が必要です。通常、ワイヤーの長さはブルワーク間やクラッシュレール間の距離の半分以上を超えてはなりません。中央の固定ポイントを利用できない場合は、メインデッキ後部の両舷にあるパッドアイに固定しても構いません。ゴグワイヤーを使用することで、曳航索の横方向の動きを抑え、曳航作業をより安全に行うことができます。

まとめ

ガーテイングを防ぐには、その原因をよく理解し、安全対策を効果的に講じることが必要です。タグボートの船員に適切な訓練を行う、必要に応じて高度な曳航技術を用いる、などが主な対策として挙げられます。ガーテイングのリスクを抑えるには、曳航装置のメンテナンスや点検を定期的に行うことも欠かせません。さらに、被曳航船舶のブリッジチームがガーテイングに精通し、ガーテイングにつながるような速力の出し過ぎや操船を避けることも重要です。



SAILORS'

変化を続ける海運業界で 船員のウェルビーイングを 支援する草分け的団体

海運業界は変化を続けており、船員のウェルビーイングがますます重視されるようになってきました。この流れを先頭に立って推し進めているのが、困っている船員やその家族を昼夜問わず年中無休で支援する国際船員福祉慈善団体、SAILORS' SOCIETYです。

同団体のHEAD OF WELLNESSを務めるJOHAN SMITH氏に先日取材し、団体の取り組み、連携、船員のウェルビーイング状況の進展についてお話を伺いました。

支援と革新という伝統

Sailors' Societyは1818年の設立以来、船員とその家族に対する支援を行ってきました。船員が自身のウェルビーイングに気を配れるよう、危機対応や健康管理プログラムなどのサービスを幅広く提供しています。目の前の要望にも長期的な問題にも対応することで、海事コミュニティの支援、そして、船員という仕事の重要性の啓発を担う非常に大事な存在となっています。

また、Sailors' Societyは、海運会社がWellness at Seaプログラムを通して自社の船員をサポートする活動の支援でも大きな役割を担っています。このプログラムは、船員が抱える孤独感や金銭の悩み、ストレス、人間関係のトラブルなどのさまざまな問題が危機に発展する前に対処法を提供するものです。Sailors' Societyは「Circle of Care(ケアの輪)」という独自のアプローチにより、生活やキャリアのあらゆる側面から船員のウェルビーイングを支援し、やりがいをもって充実して働けるような最高の機会を提供しています。

Sailors' Societyの危機対応ネットワークは、重大インシデントが発生した場合、船員とその家族、海運会社に対するケアとサポートを24時間365日体制で提供しています。これまで、不当に勾留された船員を助ける、船舶に遺棄された船員を救助するなど、さまざまな問題に対処してきました。こうした事例から、船員やその家族にとってSailors' Societyがいかに大きな存在であるかがよく分かります。

データ主導型のアプローチ

Sailors' Societyは、データ主導型のアプローチを軸に新しいサービスをいくつも生み出してきました。eラーニングプラットフォームやピアサポートグループ、コンファレンスからデータを収集すれば、新たな傾向を割り出してプログラムを調整し、船員の現在のニーズに対応することができます。データをただ集めるのではなく、船員の声を基に方向性を決め、サービス内容を業界のニーズに合わせることを重視しているのです。船員や練習生と交流し、そのニーズを正確につかむことがいかに重要か、Sailors' Societyはよく理解しています。データ主導型アプローチはコロナ禍において特に効果を発揮しました。従来の交流方法に制限があるなかでも、サポート体制をうまく変更し、世界中の船員と引き続きコンタクトを取ることができたのです。

コロナ禍は、海運事業者と現役練習生が参加するカデットコンファレンスをオンラインで開催するきっかけにもなりました。このコンファレンスでは、充実した船員人生を長く送るための心構えを学んでもらうべく、ウェルビーイングとメンタルヘルスについて取り上げています。このようなイベントは、練習生が基本知識を得る場となっているだけでなく、練習生がこれから入社して教育を受ける会社に関する貴重な情報をSailors' Societyが得る場にもなっています。世界各地で開催するこのようなイベントで集めたデータとその分析結果は、カデットレポートの材料に使われます。

Sailors' Societyの2023/24カデットレポートでは、Z世代船員のモチベーションや不安の源は何か、Z世代船員が離職しないよう支援するために業界は何をすべきか、という点にスポットを当てました。多様性、離職防止、メンタルヘルスなどのセクションに分かれたこのレポートから、家族、倫理的扱い、社会正義、包括性に関しては共通の価値観がある一方、社会・文化的な違いには各地域特有のアイデンティティも影響していることが明らかになりました。注目すべきは、調査を受けた練習生のうち、80%が就職先を選ぶ際に船員の待遇を最も重視すると回答、78%が海上での乗船経験がないと回答している点です。

Sailors' Societyは今年の年末までに、船員のウェルビーイングとインターネット利用時間との関係性をテーマとしたスナップショットレポートも発行する予定です。

SOCIETY



パートナーシップ

Sailors' SocietyとブリタニヤP&Iは、2017年より強力なパートナー関係にあります。ブリタニヤはSailors' Societyのeラーニングプラットフォームの運営をサポートし、15,000人を超える船員に包括的な訓練プログラムを提供しています。コロナ禍においては、下船できずにいた船員を支援するために物資を集める手伝いをしました。また、過去3年間の成功を踏まえて、東南アジアで近く開催予定のオンラインカデットコンファレンスへの資金援助も行っています。

Sailors' Societyは、ブリタニヤのほかに、インドの商船学校や政府機関との協力関係も結んでいます。国内のほぼすべての商船学校と提携を結んだ結果、船員に幅広い福祉支援を提供するという覚書をインド政府と交わすこととなりました。

進化を続ける海運業界において、Sailors' Societyは引き続き船員のウェルビーイング確保を強く訴えていきます。長年の実績を誇る画期的なプログラムと強力なパートナーシップにより、将来生じる課題に対応する力も十分備えています。世界中の船員の皆さんは、困ったときはSailors' Societyに頼ってください。自分たちの幸福が大事にされていることがわかるはずですよ。



年中無休のヘルプライン

Sailors' Societyは、船員とその家族を24時間体制でサポートします。金銭の悩みやメンタルヘルスの危機など何でもご相談ください。熟練のスタッフが複数の言語で対応します。場所や時間を問わず対応可能です。+1 938 222 8181へお電話いただくか、インターネットの場合はWebサイト(<https://sailors-society.org/helpline>)のチャット機能をご利用ください。



海上での 慢性疾患の 管理と予防

BY DR KATHERINE SINCLAIRE, SENIOR MEDICAL ADVISOR, MEDSEA

慢性疾患とは

多くの船員が慢性疾患を抱えています。慢性疾患とは、一般的に長期間の治療が必要で、生涯にわたって続くことも多い疾患の総称で、さまざまな種類があります。なかでも、高血圧や心不全などの心血管疾患は疾病負担が最も大きく、年間1,790万人が亡くなっています(2023年WHO調べ)。その他に、ガンや慢性呼吸器疾患、糖尿病などもよく見られます。

海上では受けられる治療に限られるため、慢性疾患を抱えている乗船中の船員は、病気を適切に管理し、心身全体の健康を守り、乗船中に症状が悪化しないよう防ぐ必要があります。

高血圧とは

高血圧とは、血流によって血管壁に高い圧力がかかり続けることで起こる疾患です。

世界保健機関(WHO)には以下のようなデータがあります。

- ・ 高血圧を患う成人(30~79歳)は世界で約12億8,000万人に上る
- ・ 高血圧の成人患者の約46%は自覚症状がない
- ・ 高血圧を管理できている成人患者はわずか21%

高血圧の原因は、食事、ストレス、遺伝、年齢、運動不足などさまざまです。診断を受けずに誤った管理をしていると、以下のような長期的で深刻な合併症を発生するおそれがあります。

- ・ 心臓発作
- ・ 脳卒中
- ・ 心不全
- ・ 末梢動脈疾患
- ・ 大動脈瘤
- ・ 腎疾患
- ・ (脳の血流障害による)血管性認知症

このようリスクがあるため、すべての船員は乗船中にできる限り適切に健康を管理することが非常に重要です。

高血圧を患う船員へのアドバイス

処方されている薬があれば服用しましょう。乗船期間中に不足しないよう十分な量を持ち込み、医師の指示に従って毎日忘れずに服用してください。

- ・ 飲み忘れることが多ければ、リマインダー用にアラームの設定を検討する。
- ・ 血圧が正常なのは薬が効いているからであり、服用をやめてよいわけではないので注意すること。

健康と生活習慣:これはどの船員にとっても大事ですが、高血圧などの心血管疾患を管理するうえでは特に重要です。以下の点を心がけてください。

- ・ 禁煙:喫煙すると血圧が上がリ、血管を傷つけてしまう。
- ・ 健康的な食事:ナトリウム(塩分)の摂取を控える。野菜、果物、全粒、低脂肪乳製品を多く食べる。飽和脂肪、コレステロール、添加糖をできる限り摂らない。
- ・ 定期的な運動:中程度の有酸素運動を最低30分、できる限り毎日行うようにする。
- ・ 健康的な体重の維持:太り気味や肥満の人は、減量すれば血圧が大幅に下がる。
- ・ 節酒:飲酒をする人は、男性であれば1日2杯まで、女性であれば1日1杯までとする。

血圧を定期的に測定しましょう(月に1度、もしくは医師の指示した頻度)。以下は測定の際の注意点はです。

- ・ 測定前:運動、食事、薬の服用を避ける。測定前の30分はカフェインの摂取や喫煙を避ける。トイレを済ませ、5分間休んでから測定する。
- ・ 測定時:静かに座り、測定中は話さない。両足を床につけ、背筋を伸ばす。上腕部にしっかりフィットするカフを使用する(血圧計のメーカー説明書に従う)。カフが心臓と同じくらいの高さになるようにする。2回測定し、2回目の測定は1~2分おいてから行う。
- ・ 測定結果の評価:
 - ・ 正常血圧:120/80 mm Hg未満
 - ・ 高血圧前症:120/80~129/79 mm Hg
 - ・ 高血圧(ステージ1):130/80~139/89 mm Hg
 - ・ 高血圧(ステージ2):140/90 mm Hg以上



高血圧

高血圧の成人患者の約46%は自覚症状がない

高血圧が悪化すると

高血圧を放置しておくと、心臓発作や脳卒中など命に関わる疾患が起こります。これを高血圧緊急症といいます。高血圧緊急症の兆候として、胸の痛み、息切れ、強い頭痛、錯乱、かすみ目、吐き気、嘔吐などがあります。

遠隔医療機関(MedSeaなど)への速やかな連絡が必要です。血圧が下がらない、もしくは上記の症状が出た場合は、その時点で医師に連絡してください。速やかに連絡することで、診察やサポートを受け、症状を和らげる方法を教えてもらえます。症状の重症化・長期化を防ぐには、早めの連絡が欠かせません。

高圧噴射 による負傷 の防止および対処

高圧液体の近くで作業をしている人にとって、高圧噴射による負傷は大きな危険となります。負傷は、高圧の液体が皮膚を突き刺してその下まで広がることで起こります。蜂の刺し傷と比較されることが多く、最初は軽傷に見えるかもしれませんが、実際は重傷で、すぐに治療が必要です。

ANTHONY GARDNER,
LOSS PREVENTION MANAGER, BRITANNIA P&I

高圧噴射による負傷について知る

液体の圧力が高くなるほど負傷リスクも高くなります。しかし、皮膚の裂傷は圧力が7 bar (約100 psi) 程度でも起きる可能性があります。

以下のような場合にも裂傷のリスクが高くなります。

- 近距離での噴射: 噴射距離が近いほど危険度が増す。
- 噴出口の大きさ: 高圧ノズルからの噴射や、針穴ほどの大きさの穴からの漏洩など、噴出口が小さいほど噴出速度が増す。

負傷事故が起きやすいのは以下のような液体です。

- 油圧油
- 燃料油
- 水
- 潤滑油
- ペイント

これらは船内で日常的に使用されている物質ですが、いずれも高圧噴射による負傷を引き起こすおそれがあります。負傷をすると皮膚組織が損傷するだけでなく、二次感染にもつながりかねません。液体によっては毒性がある場合もあります。

この種の負傷は、船内に通常置かれている医療機器や、船員が一般的に受けている訓練では対応しきれません。負傷後6時間以内に治療しないと傷が一生残るとされています。治療が遅れて予後が悪化し、患部を切断するしかなくなってしまうことも珍しくありません。

NO SMOKING
SAFETY FIRST



防止策

高圧液体を身体に受ける原因として特に多いのは、ホースの破裂やカップリングの不具合など、装置の損傷によるものです。

負傷リスクを抑えるためには、以下の防止策を講じるようにしてください。

- 可能な限り、保護カバー/装置を取り付ける。設計上取り付けられているのが普通だが、取り外してそのままにされていることもある。
- 使用場面に合わせて高圧噴射装置のメンテナンスを定期的に行う。
- 高圧ホースにラベルを貼り、記録を付け、交換基準を定める。屋外で使用するホースの場合は特に重要。
- 使用していないときは、高圧装置、ホース、付属品を適切に保管する(例えば、多くの装置には保管ケースが同梱されているため、それを使用する)。

ヒューマンエラーも負傷の主な原因です。他人や自分に噴出口を向けてしまう、漏洩がないか手を当てて確認してしまうなどの行為がこれに該当します。

ヒューマンエラーを減らすには、以下の防止策を講じるようにしてください。

- この種の負傷に対する注意喚起を行い、移動式装置を使用する場合は使用上の注意を改めて伝える。
- 適切な個人用防護具(PPE)を必ず着用する。ただし、高圧液体は多くの素材を貫通するため、PPEを着用しているからといって危険な行為が許されるわけではないので注意が必要。
- 高圧噴射ホースを絶対に素手で触らない。代わりに段ボールなどを少し離れたところに置いて、漏洩がないか確認する。
- 装置が減圧、絶縁されていることを確認してからメンテナンスを行う。



負傷

油圧油が注入されてしまった手。注入箇所を突き止めて除去するのに大手術が必要となった。

緊急時の対応

高圧噴射による負傷が疑われる場合は、すぐに治療を受ける必要があります。陸上の病院に速やかに搬送するのが望ましいです。負傷者を搬送する際は、負傷した時刻、噴射を受けたときの圧力、噴射された液体の安全データシートなど、負傷の内容をできるだけ詳細に伝えるようにしてください。

船内での治療はできることに限りがあるため、止血する、氷嚢を当てて患部の腫れや痛みを緩和する、負傷者を落ち着かせるなどの応急処置が中心となります。液体を患部から除去することは避けてください。状況が悪化するおそれがあります。また、緊急手術で全身麻酔が必要になる可能性があるため、飲食物を与えないでください。

高圧噴射による負傷が起きることはまれですが、起きれば重傷を負いかねません。高圧液体の近くで作業をする際は最大限の注意を払ってください。防止策を守り、対応方法を知っておくことで、リスクを大幅に軽減し、事態を改善することができます。



詳しくは以下にお問い合わせください。

lossprevention@tindallriley.com



船内での聴覚保護：

船員のための基本的対策

船員などの海上作業員は、船内業務の性質上、騒音に頻繁にさらされます。騒音に長時間さらされると聴覚障害が起こり、難聴に陥ったり、耳鳴りなどの症状が現れたりするおそれがあります。

騒音暴露を低減するには、暴露時間を短くし、機械や作業で生じる騒音を減らすことが望ましいです。しかし、それが難しい場合もあります。騒音暴露を避けられない場合は、聴覚保護具を使用してください。

聴覚保護具の使用は、騒音暴露を低減できる合理的な方法が他にない場合のあくまで最後の手段です。船主・運航者は、機関室、貨物ポンプ室、煙突排気室、操舵機室など騒音が生じる作業場所のほか、デッキ上でのチップングやスケーリングなど騒音が生じる作業を割り出す必要があります。騒音場所の入口には注意書きを掲示してください。

騒音レベルが80 dB(A)¹を超える場合は軽減対策を講じることが求められ、85 dB(A)以上では聴覚保護が必須です。仮設設備の設置・使用も騒音レベルを上げるおそれがあります。騒音の影響は船内のリスク評価で検討し、必要に応じて軽減しなければなりません。

すべての聴覚保護具は承認規格に適合していなければなりません。例えば、欧州ではEN 352という規格が最も一般的です。適切な聴覚保護具を選ぶ際は、使用する場所での最大騒音レベル、騒音暴露の頻度、作業内容、さらには個人の好みなどを考えなければなりません。着け心地が悪い個人防護具はあまり使われなくなる傾向にあります。

聴覚保護具を使用する目的は、騒音レベルを80 dB以下に落とすことです。しかし、過度な遮音で65～70 dB以下に落としてしまうと、会話やアラームが聞こえにくくなり、結局保護具を外して有害レベルの騒音にさらされてしまうため危険です。

選んだ聴覚保護具には、期待される減衰能力を表す指数が示されているはずですが、用いられる指数は地域によって異なり、例えば米国ではノイズリダクションレイティング(NRR)が用いられています。保護具を購入する際は、作業区域に適した規格を理解し、その規格を満たした製品を購入することが重要です。



聴覚障害は年齢に関係なく起こります。聴覚の保護は非常に重要で、リスクを抑えるには適切な聴覚保護具を用いるのが効果的です。

作業員は以下の点に気をつけてください。

- 所定の場所では支給された聴覚保護具を必ず着用する。たとえ短時間でも保護具を外すと、全体的な保護効果が大幅に低下してしまう。
- 着用する前に、保護具の状態が良好であること、勝手な改造が加えられていないこと、清潔であることを確認する。損傷や欠陥を見つけた場合は直ちに報告する。
- 保護具はメーカーの取扱説明書に従って適切に使用する。例えば、耳栓を装着する際は、耳栓を挿入しやすくするため、外耳をやさしく後ろに引っ張り、外耳道をまっすぐにする。
- 保護具がぴったりフィットしているか確認する。耳のつくりは人によって異なるが、多くの保護具は規格化、量産されているため、保護具が合わない場合は管理会社に相談すること。
- 保護具はメーカーの取扱説明書に従って常に清潔な状態に保つ。

聴覚障害は一度なると回復不能で、年齢に関係なく起こります。聴覚の保護は非常に重要で、リスクを抑えるには適切な聴覚保護具を用いるのが効果的です。聴覚保護具の準備・着用は、適切に着用すれば聴覚障害の危険を減らす1つの手段となります。聴覚保護具についてよく知り、疑問点があれば遠慮なく質問することが重要です。

¹ デンベルを積み付けした単位。平均騒音レベルの測定に用いられる。なお、デンベルは対数目盛に基づいており、3dB増加すると耳内の音圧は2倍になる。

作業員用に準備しておくべき聴覚保護具の例



イヤードیفンダー、イヤーマフ: 耳全体を覆える。ヘルメット取り付け式やヘッド/ネックバンド式がある。

メリット: 使いやすく、防寒にもなり、フィット感を柔軟に調整できる。

デメリット: 安全メガネなど他のPPEと併用しにくい。大きくて扱いにくい。気温が高い場所で着用すると暑い。



耳栓: 外耳道に差し込んで音を遮断する。使い捨て式や再利用式がある。再利用式の場合は定期的に洗う必要がある。

メリット: 他のPPEと併用しやすい。軽くて携行しやすい。気温が高い場所で着用しても暑くならない。

デメリット: 外れやすく、正しく装着しにくい。耳の感染症にかかっている場合は使用できない。耳を清潔に保っていないと感染症を引き起こすおそれがある。



セミインサート、イヤークャップ: 外耳道の穴を覆う。

メリット: 一時的に騒音が発生する場所ですぐに付け外しが必要な場合に便利。

デメリット: 基本的に他の種類ほど遮音性が高くないため、船内での使用は一般的でない。



船橋視界 の確保

JACOB DAMGAARD,
HEAD OF LOSS PREVENTION,
BRITANNIA P&I

船橋視界とは、船橋から見た場合の障害物のない視界のことをいいます。SOLAS条約¹で確保が義務付けられています。安全な航海、衝突の回避、効果的な意思決定を可能にするには、視界が良好でなければなりません。しかし、船橋視界は、船体の設計、船橋の高さや位置、デッキ上の貨物や装置の配置などさまざまな要素の影響を受けます。障害物や死角があると周囲を非常に監視しにくくなります。また、狭い水路を航行中に小型船を追い抜く場合などは、小型船が本船の脇を船体に沿うように走っていると目に入りにくくなります。

死角の影響を抑える方法

COLREGs条約²では、航海の安全を確保するために、いかなる状況においても常に見張りを実施する必要性を強調しています。適切な見張りを常時行うには、人間の感覚と技術装置を用いて周囲を注意深く監視することが必要です。ブリッジチームはすべての死角をよく把握し、それが自身の視界やレーダーなどの電子機器にどのような影響を与えるのかを理解しておかなければなりません。一部ではありますが、効果的な見張りを実現するための推奨事項を以下にご紹介します。

目視で観察する - 水平線の辺りや船体の周囲を常時目視で確認することが重要です。よく見えるよう補助具を使っても構いません。

技術装置を使用する - レーダー、AIS、ECDISは不可欠です。このような技術装置を用いることで、付近にいる船舶、航行上の危険、天候などのデータをリアルタイムで入手できるため、見張り員の状況認識が高まります。ただし、装置にも限界や死角があります。ブリッジチームはこれらの点をよく認識したうえで、欠点を補うための必要な対策を講じなければなりません。可能であれば、船主と船尾でドッキングレーダーを使用してください。また、所定の船橋装置を補完して死角を減らすために、AIや拡張現実を用いた新しい装置を設置するという方法もあります。

動き回る - 目視やレーダーではどうしても死角が生じてしまいます。その問題を克服するには、船橋内を動き回って常に全体視野を確保すること、COLREG条約第5条を守ることが必要です。狭い水路で小型船を追い抜く場合、死角のせいで小型船が見えないことがあります。そのようなときは、状況認識を高めるために船橋ウイングに出てください。また、針路を変える場合も、船橋ウイングに出る障害物がないか確認が必要です。

改修および改修点の管理 - 本船のレイアウトの変更を検討しましょう。貨物クレーンやウインドローターを新たに設置する場合は視界に影響するおそれがあるため、その点を考慮する必要があります。改修を行う場合は旗国や船級協会の承認を得てください。

速力 - 狭い海域や通航量が多い海域を通る際は、COLREG条約第6条に従って速力を調整してください。

訓練 - 新しい見張り員が入る場合は、見張り場所をよく知ってもらうための一環として、操舵室からの視界の問題点を明確に伝えてください。シミュレーションなどの訓練を続けることで、さまざまなシナリオへの対応を練習してうまく対応できるようになります。

ブリッジリソースマネジメント(BRM)

- 効果的なBRMには、チームワーク、コミュニケーション、利用可能なあらゆるリソースの最適な活用が必要となります。BRMを実施することで、船員が分担して常に見張りをを行い、ヒューマンエラーを起きにくくできます。

船橋視界の確保と適切な見張りの継続は、安全な航海に不可欠な要素です。目視による観察、高度な技術、定期的な訓練、効果的なコミュニケーションを組み合わせることで、状況認識を高め、安全な航海を実現することができます。

¹ 海上における人命の安全のための国際条約第V章第22規則

² 海上における衝突の予防のための国際規則

船上でのSNS 利用に関するアドバイス

現代において、SNSは家族や友人、多くの人々と常につながるために欠かせないツールとなっています。家族と離れて長期間過ごすことが多い船員にとってはライフラインともいえます。しかし、船上でのSNSの利用には船上ならではの問題や責任が伴います。船員がSNSを安全に、便利に、マナーを守って使うための大切なヒントを以下にご紹介します。



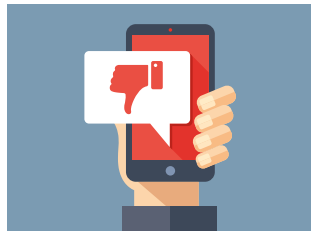
雇用主の定めるSNSやインターネットの利用ポリシーを理解する

船上でのSNS利用は問題を引き起こす可能性があるため、船員が雇用主の定めるSNSやインターネットの利用ポリシーを理解して守ることが非常に重要です。不適切または不正な情報を投稿したことによるリスクから会社と従業員の双方を守るために、多くの会社でこのようなポリシーが設けられています。

業務時間中や当直中のSNS利用に関するガイドラインを設けている会社もあります。懲戒処分を受けないよう、また、業務に集中できるよう、船員はこのようなルールを守らなければなりません。ポリシーを理解して守ることは、会社を守るだけでなく、船員自身のプロフェッショナルな印象を保つことにもつながります。

ポリシーを守るためのヒント:

- ポリシーをよく理解する:** 会社が定めるSNSやインターネットの利用ガイドラインをよく読んで理解する。
- デリケートな情報の投稿を避ける:** 業務、同僚船員、または機密情報に該当する会社の詳細に関する画像や情報の投稿は控える。
- 公私を区別する:** SNSは業務時間外にのみ利用し、業務の支障にならないようにする。

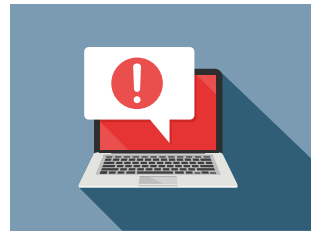


SNSは孤立を招く

狭い空間で働くことの多い船上では、SNSが原因で知らず知らずのうちに同僚との間に壁ができてしまうおそれがあります。船員のなかには、対面での交流をせずにデジタルの世界に引きこもり、同僚との関係を築くよりもネット上のつながりを重視している人もいられるかもしれません。こうした状況は団結力の低下につながります。同じ空間にいるのに仲間意識がなくなってしまうのです。チームワークや船内全体の士気にも悪影響が出るでしょう。

孤立を防ぐためのヒント:

- SNS断ちの時間を作る:** 食事中や休憩時間中などSNSを利用しない時間を決め、その間は同僚との交流に専念する。
- 親睦活動に参加する:** 船内イベントに参加し、他の船員と親睦を深める。
- 体験をシェアする:** ネット上で見つけた投稿やニュースについて話をし、そこから会話や共通の趣味の話題につなげる。

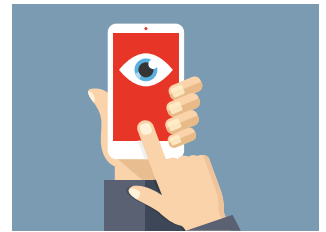


ネット上でもプロ意識を忘れない

SNSプラットフォームは個人を表現する場として使われることが多いですが、ネット上での振る舞いは仕事にも影響しかねないため、その点はよく覚えておく必要があります。SNSに上げた投稿、コメント、写真は同僚や上司、さらには将来雇用主になるかもしれない人も見るすることができます。自分の評判や今後の船員人生に傷を付けないためにも、ネット上でもプロ意識を忘れないでください。

プロ意識を保つためのヒント:

- 考えてから投稿する:** 投稿が自分のキャリアや人間関係に及ぼす影響を考える。会社や業界に関して物議を醸すようなコメントや否定的なコメントを投稿しない。
- プライバシーを守る:** プライバシー設定を変えて投稿を見られる人を制限するとともに、投稿する情報に留意する。
- あらゆる人を尊重する:** 投稿する際は同僚にさまざまなバックグラウンドを持つ人がいることをよく考え、侮辱や無神経と思われる投稿は避ける。



セキュリティを確保する

セキュリティの確保に関する船員ならではの問題もあります。船上では共有ネットワークを用いなければならない場合が多く、セキュリティ対策が限られているため、個人のデバイスがサイバー攻撃を受けやすくなります。

セキュリティを確保するためのヒント:

- 強力なパスワードを使用する:** アカウントごとにパスワードを個別に作り、定期的に変更する。
- 二要素認証を有効にする:** セキュリティがもう一段階追加されるため、不正なユーザーがアカウントにアクセスしにくくなる。
- フィッシング詐欺に気をつける:** 怪しいリンクをクリックしたり、よくわからない添付ファイルをダウンロードしたりしない。フィッシング攻撃を受ける可能性や、マルウェアを仕込まれる可能性がある。
- ソフトウェアを最新の状態に保つ:** デバイスのソフトウェアやアプリを定期的に更新し、最新のセキュリティ脅威から守る。

SNSは船員にとって心強いツールで、外の世界とつながるためには欠かせません。セキュリティの重視、帯域幅の管理、プロ意識の維持、安全の確保、誤情報の阻止、仕事上のネットワークの活用などを心がけることで、潜在リスクを抑えつつSNSのメリットを享受できます。デジタル世界での立ち振る舞いには注意が必要です。その点に気をつければ、SNSで有意義な充実した体験ができ、船上生活や下船後の生活が豊かになるでしょう。

BRITANNIA P&Iの 公式SNSをフォローしてください

定期的な更新
海事情報
有益なコンテンツ



本号の「Crew Watch」をお楽しみいただけましたでしょうか。
今後も有益で重要かつ皆さまに広く関心をお持ちいただける
記事を掲載し、内容を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

免責事項

本レポートは、THE BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION EUROPE (クラブ) が発行したものです。執筆時点での情報の正確性には万全を期していますが、これらの情報の完全性または正確性についてはいかなる責任も負いません。本レポートの内容は法的助言ではないため、個別の問題に関して具体的な助言が必要な場合は、必ずクラブにご連絡ください。

(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優先くださるようお願い申し上げます。