

RISK ALERT



リスクアラート84：悪天候時の活動について



Written by
Nahush Paranjpye
Loss Prevention

はじめに

当クラブは様々な人身損害(クルークレーム)に対応してきましたが、その原因の1つとして挙げられるのが、悪天候時の作業によるものです。今回は同作業を実施するにあたっての注意点、推奨事項について日本語にて翻訳しましたが、[こちらの英語原文](#)では詳細なケーススタディーなども紹介しているので合わせてご参照ください。

まとめと推奨事項

[記事原文](#)で紹介しているケーススタディーは、荒天時における作業環境のリスク、船舶の動きのダイナミクスや性質などを理解する必要性を浮き彫りにしています。

出航する前に、貨物、貯蔵庫、スペアギア、フィクスチャーなどの不安定なものに適切なラッシングを施すなどの、いわゆる「Good Seamanship」を発揮することは、危険な状況の発生や偶発的な怪我の可能性を回避することにつながります。悪天候の予報にもかかわらず、何らかの理由で船舶がバース、またはアンカレッジに留まる場合、全ての不安定な物体を固定した上で、係留、タグボートの確保、追加のアンカーチェーンの手配など、さらなる適切な予防措置を取ることが重要です。

船上で利用可能な気象測定、観測機器を利用することに加え、船員はウェザールーティングサービス(Whether routing service)も利用できます。通常時に予想される気象予測のみならず、突然の予期しない気象条件の変化もタイムリーに船長へ報告することが不可欠です。

[貨物の貯蔵及び固縛コード\(CSSコード\)](#)のガイダンスは、通常船舶にある、あらゆる種類の大きな物体に適用できます。セーフティラインや手すりの取り付けなど、悪天候になる前に余裕をもって実施する必要があります。また状況に応じて、適切な個人用防護具(PPE)を正しい方法で利用することも重要です。

悪天候時に行われる活動は、天候の影響を最小限に抑えるためにリスク評価と適切な計画の策定が必要で、船舶の動き、船員の外出は極力最小限に抑えるべきです。可能であれば、進路や速度の変更、スタビリティの調整など、状況に適した適切な措置をすべて検討する必要があります。

作業は責任者によって計画および承認され、常に監視されている必要があります。無人のスペースや、甲板など露天の場所へのアクセスが必要な場合は特に重要です。船内のコミュニケーションは十分に確立、承認、理解されかつ効果的である必要があります。場所によっては、バディシステムの実施を必要に応じて検討する必要があります。

実際に怪我をしてしまった場合、特に海上においては、怪我人のみならず、措置を施す周囲の人間にも十分な注意を払った上で治療する必要があります。状況に応じて、無線を使った医療アドバイスを求める必要があります。

疲労、ストレス、メンタルヘルスの悪化は、海難事故の原因として頻繁に特定されています。船員の休憩時間を適切に管理、確保し、疲労を回避するための対策を行うことは、船舶の運航において求められる適切な人員レベルを確保するという意味でも重要です。

海上は非常に動的であり本質的に予測不可能であるゆえに、状況認識が重要となります。例えば巨大波に遭遇する場合でも、船員は船体の単調な動きと振動のリズムによって物理的な感覚が鈍くなっており、突然船体のバランスを崩すまで気付かないということもあります。

“One hand for me and one for the ship”(片手は自分のため、もう一方の手は船のため)



RISK ALERT

まとめとして、リスクへ対処するために考慮するポイントとしては以下の通りです。

- 悪天候への事前準備
- 適切な個人防護具(PPE)の使用
- 環境が動的であることの認識
- 「Good seamanship」と海上での安全の確保
- ウェザールーティング
- 適切な活動計画
- 適切なコミュニケーション
- チームでの作業
- 仕事への適応と十分な休息
- 船上での状況認識と安全な行動

悪天候下においての活動が不可欠である場面においても、その活動の必要性を考慮して適切に計画を練った上で、船員、周囲の環境、貨物などに十分配慮した上で作業を実施すべきです。海上という環境の特性上、突然状況が悪化することもあらかじめ想定して適切なリスクマネジメントを行うことが重要です。

Always Plan For, and Expect, The Unexpected!!

参考文献

[Code of Safe Working Practices for Merchant Seafarers 2015 edition – Amendment 5, October 2020](#)

[IMO Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing \(CSS code\).](#)

[Merchant Shipping and Fishing Vessels Personal Protective Equipment Regulations MSN 1870 \(M+F\), Amendment 2 \[published in January 2021\]](#)