

勤務中の居眠り禁止 - 疲労関連の事故止まず Don't fall asleep on the job – No let up in fatigue-related casualties

航海中の疲労は緊急の対応を要する問題です。



Don't get dog tired on watch!

深刻な問題

船乗りの疲労に対しては厳しく詳細にまで目が向けられて久しくなります。ウェールズのカーディフ大学職業健康心理センターは最近（2006年11月）船乗りの疲労に関する87ページに及ぶ報告書¹を発行しました。NAUTICAL INSTITUTEは近く発行される”Alert!”誌の複数号でこの問題を集中的に取り上げる予定です。このほか業界及び業界関連の組織も、ことに国際運輸労働者連盟がこの問題を調査しました。5年前にはガード・ニュースの記事でも疲労関連の事故を報告し²、業界の全部門が船乗り、ことに高級船員の疲労に関して危惧していることを指摘しました。その記事では「疲労問題は改善されるどころか悪化している」と書きました。それ以後変わったことがあるとすれば、一体何が、どのように変わったのでしょうか？

¹ ガードにコピーの用意があります。またはさらに情報を得たい場合は著者からメールでご入手ください。アドレスは smithap@cardiff.ac.uk です。

² ガード・ニュース166号、「疲れに關した事故の話は聞き飽きたでしょうか？」

残念ながら「ほとんど何も変わっていない」と言うのがその答えのようです。言えるとすれば、海運業界内の営業上の圧力が高まっており、さらに高まり続けることによって会社やその社員たちが可能な限り最上のサービスを、可能な限り最短の時間で、可能な限り低い経費で提供することを求められているということでしょう。これらの目的のいずれもが定義上間違っていると、危険だといっているわけではありません。しかし、これら三つの目的を達成するには経費削減が最も手取り早いこと、そして時には経費関連が最も大きく、不釣合いに強調されていることも否めません。

2002年のガード・ニュース記事で言及しているように、競争の激しい環境で経営を強いられている船主が、営業経費を最低限に抑えたいと思うのは当然です。それ故多くの船主が、船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する条約（Standards of Training, Certification and Watchkeeping Convention = STCW）が求める最低限の人員しか乗り込ませないこととなります。法的に必要とされるよりも多くの乗組員を雇用するような、営業上の不利を自ら進んで行おうとする船主はまずいないのは当然でしょう。

残念なことに、業界内外の多くの組織が収集した疲労関連の事故に関する証拠は、この問題がいまだに深刻であることを窺わせます。あらゆる注意と情報公開にも関わらず、問題は後を絶ちません。事実、世界貿易の進展とそれに伴って予想される

船舶の数、サイズそして価格の増加とともに、疲労関連の事故は見通し可能な将来にはなくならないばかりか増加することが危惧されます。

船橋での当直安全研究

2004年7月英国の海難事故調査部(Marine Accident Investigation Branch = MAIB)は「船橋での当直安全研究」と題した報告書を出版しました。

この報告書は

www.maib.gov.uk/publications/safety_studies.cfm でご覧になれます。ガードは船主と運行者の皆様全員、特に近距離海運とタンカー業務に従事されている皆様にぜひご一読をお勧めします。英国沿岸で発生した多くの事故の独自の調査をもとに MAIB は、うち続く疲労関連の事故を阻止するには少なくとも一定の航路においては、STCW で規定された最低配員のレベルと休憩時間では、十分ではないとの見解を取っています。特に6時間当番/6時間非番の当直制度を取り上げています。これは近距離航海の船舶で多く見られる制度で、一船上にたった二人だけの甲板部職員である一船長と一等航海士がそれぞれ24時間の間に2度当直するのです。この当直は甲板部職員に課せられたその他の諸業務に加えての任務です。MAIB は「船長を含めて船橋での当直を二人だけで交代して運行している船舶は、当直職員が疲労していることが多く、こういった船舶の船長は課せられる任務のすべてを行えないことさえ稀ではないので、当直要員が二人以上必要なことは明白である」と所見を述べています。航海研究所も同様の見解で、“Alert!”誌の Bulletin13 で「このようなケースの解決は簡単である。配員を増やして船長を当直表からはずし、当直形式の代案を考えればよいのだ」と言っています。MAIB は同調査部の研究が「STCW95年に示される勤務時間と当直の要件は、安全配員の基本とともに、それぞれの分野で十分な効果を発揮していないことを示している」と確信をもって言っています。

この報告書は、英国政府の全英の海上安全政策を実施する組織である海上沿岸警備庁(Maritime and Coastguard Agency = MCA)に対し、「船長と航海士」制で運行する船舶における安全配員と、船橋チームの一員として働く、指定(かつ、専任)当直員に関する STCW の要件のガイドラインを見直すよう MAIB の調査結果を国際海事機関(International Maritime Organization = IMO) に連絡することを提言しています。

ガードは MAIB が指摘する問題を如実に示す事例を数多く見てきました。一、二の例で事足りるでしょう。

事例 1

単独の当直航海士(officer of the watch = OOW)が当直中に居眠りをした「典型的」な事例です。ガードの P & I 危険に加入していた本船は小型の近海用一般貨物船で、アイスランドから英国に航行していました。スコットランドの北とオークニー諸島との間を通過中は早朝で、人体にとって最も眠り込みやすい時間でしたが、この OOW もまさしく例外ではなかったのです。その結果、本船は進路を変更しないまま島に乗り上げてしまい、船底にかなりの損傷を受けました。SCOPIC と併合した LOF 条件の救助契約がサルヴェージ会社と締結されました。貨物のクレーム同様、救助報酬についてもまだ確定にも合意にも至っていません。

本船は(該当する安全配員証明書よりも1人多い)7人の乗組員で運航していました。船長と一等航海士は「当直当番/当直非番」の体制で勤務していました。一等航海士が当直の時に眠り込んでしまったのです。STCW の「OOW は昼間であれば一人で当直に当たってもよい」(強調筆者)との規定にも関わらず、彼は船橋に一人でいたのです。本船が座礁してやっと目覚めました。

調査によると一等航海士は事故前に集中的に仕事に従事した期間があり、航海開始前に十分な休憩を取ることができず、疲労を溜めたままであったことが判明しました。眠り込んだとき、船橋には誰も彼を起こす人がいませんでした。本船には「デッドマン目覚まし時計」がなく、その設備の規定もありませんでした。

上述の理由でこの事故の最終的な額はまだ判明していません。しかし、船長は 1995 年商船法の一項目の違反により英国当局（MCA）に訴追され、有罪を認めたので罰金を支払わねばならず、英国では前科があることになりました。MCA は船主に対しても刑事訴訟を起こす意思を表明しています。

最終的な経費がいくらになるか、まだ判明していません。しかし、船長と一等航海士の人件費とは比較にならない多大な額になることでしょう。

事例 2

（約 6 千総トンの）小型のフィーダー・コンテナ船がエーゲ海の島に乗り上げました。不稼動損失保険はガードに加入していましたが、P & I 保険は他のクラブに加入していました。前例同様に、一等航海士が OOW で事故当時船橋には一人でした。疲労のため眠り込み、本船は航海計画どおりの進路変更ができず全速力のまま座礁してしまいました。本船は多大な船底損傷を受け、燃料タンクからは油が流出しました。サルヴェージ業者とは LOF 条件の救助契約が締結され、本船は再浮揚後修理されました。

本船は 94 日以上稼動できませんでした。修理費用と関連経費は 2 百万ユーロばかりになりました。救助者に支払われるべき報酬あるいは合意額は未定です。P & I クラブが支払った油濁やその他第三者に対する責任額も不明ですが、一等航海

士の疲労と彼あるいは他の乗組員に迫る危険の注意喚起をする人（あるいは装置）がなかったことから発生したこれらの諸経費が、船主やもろもろの保険者にとって多大なものであったことは確かです。

加えて、一等航海士は油濁を起こしたことでギリシャ当局から刑事訴追されました。有罪と認められ、18 ヶ月の懲役を言い渡されました。判決は控訴され保留されました。しかし彼もまた前科持ちになったのです。

結論

十分な休憩を取れないまま当直に当たる船長や一等航海士はすべて刑法上怠慢なのでしょう。もちろん怠慢ではありませんが、特に一定の航海では船長や一等航海士は恒常的に過労で、STCW が規定する休憩時間を取るのが不可能であるとの結論を経験から支持する人たちも多くいることでしょう。このような状況では、一定の航海に関しては STCW の要件は職員の多くが当直中に眠り込むのを十分防止できないとする MAIB の結論を否定することは困難でしょう。

加えるに、事例が示すように、OOW は船橋にいる唯一の人物であり、さらに誰も船舶を操縦していない状態であることにその OOW や他の人物の注意を喚起する警報装置がないとなると、災難への道筋が描かれたようなものです。上記の事例は氷山の一角に過ぎません。

船主、保険者、行政がこの問題を是正しようと思えば、業界一致の取り組みが必要です。意思さえあれば早急に合意に達することができ、規則が施行されるのです。MAIB の報告書は 2004 年 7 月に出版されました。MCA はその見解と勧告を受け入れた模様で、IMO は船乗りの疲労、労働、休憩時間、そして安全かつ最低限の配員の適切な

レベルの問題に目を向けていました。IMO の事務局長は当直制と当直時間が確実に適正に行われ遵守されるよう安全配員のレベルを特に心掛けることを提案しました。世界的に大手の多くの船主からなる国際海運連盟は条約発効以来の船舶運営やテクノロジーの発展を考慮に入れて STCW を見直し、現実に即したものにしよう呼びかけたということです。

それゆえ、IMO の STCW に関する小委員会の最近の会合の報告書に、現存の規則を改定するには「会合において主として経済的理由から多くの反対があった」とあるのは残念なことです。その報告書によると、海上の安全については率先すると思われるある国々が規制強化に反対するばかりか、疲労問題を悪化させかねない変更を求めているようでした。

海上での疲労は、船主と運行者、その顧客、環境、保険者、そして最も大切な船上の人々に今後とも影響を及ぼす問題です。ガードは、この問題は緊急に対策を必要とするものと考えています。その対策が採られるか否か、今後にかかっています。