



P&I 特別回報

第 14-003 号
2014 年 5 月 14 日

日本船主責任相互保険組合

外航組合員各位

コンディションサーベイの推進 ～事故防止・軽減に向けて～

近年の海難事故は大型化・高額化の傾向にあり、2013 年度も座礁や衝突などの大型事故が世界各地で発生しました。大型事故のみならず P&I 事故を 1 件でも未然に防ぐため、当組合はロスプレベンション活動の一環として既加入船舶並びに新規加入船舶のコンディションサーベイに注力しています。当組合が実施しているコンディションサーベイでは、船体の全般的なコンディションを点検する他、保守・整備状況や乗組員のライセンスや乗船履歴、各種証書や記録簿の管理状況に至るまで、あらゆる事故発生の可能性を考慮し、多岐にわたり調査を実施しています。

サーベイの現場では国際 P&I クラブ標準フォーム^(*)に沿って、サーベiererが各項目をチェックします。標準フォームは全船種共通の Part A, B, D 及び船種別の Part C により構成されます。

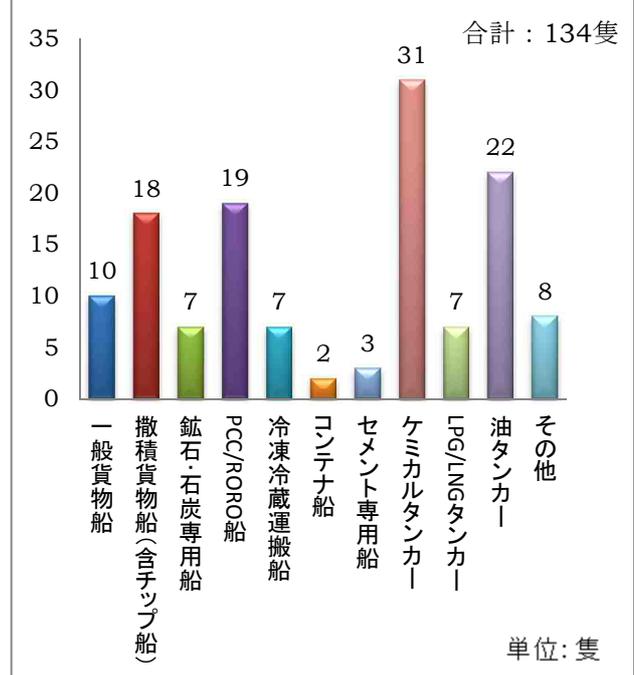
(*) 現在使用している Condition Survey Report Version 7.0 は当組合ホームページよりダウンロードできます。

<https://www.piclub.or.jp/lossprevention/conditionsurvey/>

2013 年度コンディションサーベイ実施状況

2013 年度 (2013 年 2 月 20 日～2014 年 2 月 20 日)にコンディションサーベイを実施した船舶は 134 隻でした。既加入船のうち 95 隻をサーベイ実施対象船とし、その 78%にあたる 74 隻を実施しました。これに加え、新規加入船のエントリーサーベイなど 60 隻も実施しました。残る 22%については、引き続き本船スケジュールを確認し、実施日を調整しています。またサーベイは日本国内のみならず、海外の港やドックヤードなど、本船の都合が良いタイミングで実施させていただきます。

図1. 船種別実施件数

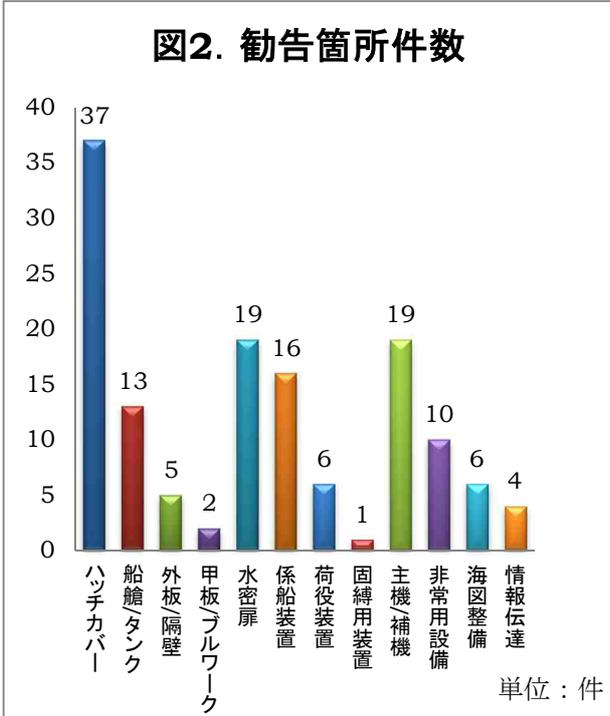


船種別の内訳は上記図1のとおりです。ケミカルタンカーは、船齢5年以上がサーベイ対象となることから、比較的件数が多くなっています。

ご注意!!
70%の船舶に改善勧告が出されています!

サーベイを実施した134隻のうち、勧告が無かった船舶は38隻で、残り**96隻には何らかの改善勧告**が出されています。これはサーベイを実施した船舶の**約72%**にあたります。

改善勧告箇所は1隻で複数箇所ある場合が多く勧告件数は総計240件です。そのうち、船体修理及び書類整備等の勧告を除いた勧告箇所138件の詳細は図2のとおりです。サーベイヤーより指摘を受ける件数が最も多いものは、ハッチカバー関係で、続いて各種水密扉、主機/補機、係船装置となっています。また、改善勧告した船舶のうち**7隻**については**Defect Warranty**を付帯し、クレームのカバー制限もあり得ると警告しました。



(**)その他の勧告箇所として船体修理勧告73件
 及び書類整備等勧告29件がある

より安全な係船のために

図2のとおり係船装置の指摘件数は16件で、全体の1割強を占めており、注意すべき項目の1つであると判断出来ます。本船の過密スケジュールのため、望ましくないとは思いつつ係船装置等を十分に点検しない、劣化したホーサの交換を後回しにする、ボラードにホーサをエイトノットする手間を省いてしまうといったことが、日常的に行われているかもしれません。しかしながら、「フォクスルで作業中の乗組員が、突然切断されたホーサの跳ね返りにより負傷する」という事故は現実に発生しています。このような大事故は日頃からの安全なライン取りや、ワッチ、適切な保守整備作業により防ぐことが出来ます。

ここでは甲板上の設備を目視点検する中で、ムアリングウィンチやライン取りの様子についてサーベイヤーから指摘を受ける例をご紹介します。日頃の業務の参考にして頂けたら幸いです。

1. ワーピングドラムからのライン取り

ムアリングウィンチのワーピングドラムにホーサを巻き取り、ライン取りする様子がしばしば見受けられます(次頁写真①ご参照)。岸壁の潮位変化により強い張力がかかった場合、ワーピングドラムでは耐え切れず思わぬ事故に繋がるリスクがあります。ラインはウィンチドラムから直接取る

こと、またウィンチドラムからでは本数が足りない場合は、本船上のボラードからラインを取るようにし、ワーピングドラムは本来の使用目的以外には使用しないようにして下さい。



ワーピングドラムは
本来の使用目的以外には
使用しない！！

【写真①】

2. フェアリーダの整備

フェアリーダはホーサの動きを妨げないよう、普段からメンテナンスしておくことが必要です。フェアリーダが錆びやペイントにより固着していたり、ホーサをフェアリーダに結び付けたり、ヒッチを入れているものが見受けられます。定期的に点検し、人の手で回転できるような状態を保って下さい。

3. ホーサの状態

ホーサーロープは様々な製品があり、船種によって選ぶ材質や仕様が異なりますが、いかなる船舶においても安全な強度を有したホーサを使用することが必要です。長年の使用による経年劣化や何らかの衝撃により、擦り切れや一部破断している場合があります。日頃からホーサ全体の劣化状況、ストランドが破断していないかどうか点検し、必要に応じて修繕または交換して下さい。

事故防止・軽減に向けて

本船の堪航性/堪貨性を確保するためには、本船上のあらゆる設備、機器類を日頃から保守整備すること、そしてそれらの記録を保管し、いつでも見直すことができる環境を整えることが大切です。

当組合が取り扱う事故では、本船設備・機器類の整備不良に起因し発生した事故が少なくありません。そのような事故を出来る限り軽減するため、当組合では 2014 年度も既加入船舶および加入予定船舶のコンディションサーベイを推進して参りますので、引き続き組合員皆様のご理解とご協力を宜しくお願い申し上げます。

サーベイ実施基準

- (1)新規加入予定船：船齢 10 年以上の全船舶 ただし、
コーティングタンクをもつケミカルタンカー等^(注 1)は、船齢 5 年以上
(注 1) コーティングタンクをもつケミカルタンカー、メタノールタンカー、プロダクトタンカー、硫酸タンカー、
糖蜜タンカー、クリーンタンカー、鉱石・ケミカル兼用船
- (2)既加入船：船齢 15 年以上の全船舶 ただし、
イ. 船舶の堪航性に起因する同種事故を 2 回以上起している船舶は、船齢に関係なく全船舶
ロ. コーティングタンクをもつケミカルタンカー等^(前項注 1)は、船齢 5 年以上
ハ. 冷凍冷蔵運搬船^(注 2)は、船齢 10 年以上
ニ. 過去 12 ヶ月間に貨物として重質重油(HFO: Heavy Fuel Oil)を運送したタンカーは、船
齢 10 年以上。 ただし、以下の場合は除く。
- 過去 12 ヶ月間に組合のコンディションサーベイを受検している
- 過去 6 ヶ月間に船級協会の定期検査を受検している
- 国際船級協会連合(IACS)加盟の船級協会による船舶状態評価鑑定(CAP)で CAP1 また
は CAP2 の評価を取得している
(注 2) 冷凍・冷蔵運搬船、冷凍・冷蔵運搬船兼油槽船
- (3)再検査：
イ. 原則として検査日から 5 年毎
ロ. 船齢が 20 年を超える新規加入船舶に関しては、加入後 2 年毎

注意事項

- [1] コンディションサーベイ実施にあたり、組合指定の検査機関より 1~2 名のサーベイヤ
ーがアテンドします。 組合の検査項目にしたがって各証書類の確認、各部メンテナン
ス状況、航海計画、救命消火安全設備、堪航性、堪貨性及び船種毎の検査項目等につ
いて本船の運航スケジュールに支障のない範囲で半日から 2 日程度の日数で実施されま
す。 検査項目の中には、ハッチカバーの水密テスト、バラスタタンのプレッシャー
テスト、船艙の内検などが含まれ、船長以下乗組員のご協力を得なければならないもの
があります。 また、検査は船内を巡視しながら行いますので、検査の際には乗組員に
立会って頂く必要があります。 終了時には指摘事項をまとめて船長に報告します。
- [2] 上記基準に拘らず実際にクレームが発生し、クレーム発生メカニズムに疑問のあると
きは、別途コンディションサーベイを実施することがあります。
- [3] 新規加入船の場合においては原則加入前に実施するものとしています。
特段の事情がある場合は、契約開始後 30 日以内に実施します。

以上

コンディションサーベイ委員会