



【写真1】

増加する経費：クレーン事故増加し(例えば、この写真のFelixstowe港のように)、港湾やターミナルは、高い免責条項に直面している。

## リスク軽減

### Reducing the risks

ターミナル会社と保険会社は、人身事故や荷役に対する請求の増加について懸念を抱いている。Bridget Hogan氏は、実績をあげるための業界の取り組みを報告する。

保険会社は、港での人身事故と荷役機械に対する請求の増加に対応しなければならない。例えば、今年になって英国サウサンプトン(Southampton)港とフェリクス(Felixstowe)港での大規模なクレーン崩壊でトップ記事となる事例だけでなく、世界中の港湾労働者が貨物を繰り返し取り扱っている間に、手足だけでなく命さえ失うような事例がある。

TTクラブ(413の港湾とターミナルオペレーターで構成)の対応は、免責条項を増加さ

せている。「我々は、研修の強化と他の予防措置を促進のために、免責条項を増加させている。」と、最高責任者Paul Neagle氏が言った。

クラブは、単に、事故を被る可能性のあるそれらのターミナルにペナルティを科しているだけでない。事故から学ばれる研修方法を確立するために取り組んでいる。

Neagle氏は、損害防止のための調査で年内に、事故軽減のための特別な対策を勧めると言った。

重要度の高い多くの事故は、ストラドルキャリアで発生し、一つの事故につき数百万米ドルの被害となっている。そして、そのほとんどが人的原因となっていると彼は言い続けた。新しいターミナルは、ストラドルキャリアなしで設計されているが、既存の港湾(特にヨーロッパ)は、タイヤ式の場合には作業スペースの余分がないので、ストラドルキャリアが利用されている。

「これらの機械の多くは、時速25km以内で走行することになっている」と、Neagle氏が言った。それはあまり速く感じないかもしれないが、しかし、そうなのだろうか？我々は、調査を実施し、独立した調査官及び検査官を港湾やターミナルに派遣し、危険度査定プログラムのための報告書を作成している。

有害物質(hazmat)は、クラブの懸案事項のもう一つの分野になっている。Neagle氏は、船社(特に中国)によるコンテナの中身に対する誤申請についての問題を指摘した。

IMOから陸側の人材のための標準的な訓練ガイドラインが提案されることが強く望まれている。「有害物質(hazmats)の運搬に伴って生じるリスクについて知らな過ぎる。」と、Neagle氏が述べた。

サプライチェーンにおいて港湾のスムーズな活動の重要性について誰かが疑うのであれば、サウサンプトン・コンテナ・ターミナル(SCT)のケースがその重要性を再認識させるだろう。ターミナルの1つのガントリークレーンのブーム(腕)が1月に船のデッキ上に崩壊した。だれも事故で負傷しなかったものの、すべての船積みに係る作業が予防措置のため直ちに停止された。

Neagle氏によると、英国スウィンドン(Swindon)のホンダの車体工場では、ギアボックスがジャストインタイムで配達していたことから、在庫がなくなり、すぐに生産を中止しなければならなかった。その結果、約600台から1,000台の生産が中止になった。

ほかにも英国東部・フェリクス港で今年、クレーンによる大事故が起こった。3月1日に、ランドガード(Landguard)ターミナルのフィーダー用岸壁に、最高時速128kmの強風ためクレーン輸送船がその係留施設を破壊し、クレーンに衝突した。船は、5台のガントリークレーンを積んでいた(フェリクス港の配達のための3台、テムズ(Thames)港のために1台、スウェーデンの港のため1台)。

TTクラブは、事業中断に対する請求にも直面している。4台のクレーンのうちの2台が

停止し、ターミナルを停止した状況で、残骸を除去しなければならなかった。「我々は、船に責任があるとみている。」と、Neagle氏がコメントした。「非常に強い風があったが、我々は船が持ちこたえなければならぬと感じている。そして、我々がその係留方法を調査している。」と、船上のクレーンは、配達まで船主(このケースではZPMC)に責任があると彼は付け加えた。

Neagle氏は、リスクの問題に関する調査について説明した。「我々のアプローチは、リスクを調査し、それらを補償するために何をすることができるかについて理解することである。この事業者は、リスクの問題を減らすために、何をすることができるか？ リスクは、はっきりしていて、おそらくクレーンの損害が百万米ドルの範囲で、しかし、クレーンの交換は、原価償却後の価値の基づく新旧交換で、千万米ドルの費用がかかることとなるだろう。」

ロンドン保険のNiels Aaskov氏は、港湾がそのような事故で所有者に頼ることは、必ずしも容易ではないと言った。「たとえば、船が埠頭に入っている場合、港湾管理者が船主に請求する方法を知っていることは非常に重要である。弁護士を割り当てたり、関係するコストを引き上げたりする必要はない。」と、彼は説明した。

船舶保険に連絡しない港湾は、法的手続きに3年以上がかかって、減収で苦しむことがわかるかもしれないと、彼が警告した。「港湾は、このように1ドルで70セント程度しか儲からないかもしれない」と、彼が言った。

Aaskov氏は、これまで、多くの港湾管理者が特に地方自治体で所有される場合には、保険で補償されることがなかったと説明した。そのような場合、港湾活動は、産業によって変わるが、市町によってカバーされる。

港湾管理者がターミナルオペレーターを第三者に移管する場合、多くの管理者はターミナルオペレーターと管理者との契約において港湾施設の開放と自由通行を約束する。船舶若しくは浮遊物が岸壁に來襲し、損害を与えるならば、または、沈んでいる船舶で航路上がブロックされるならば、これらの港湾は**弱い立場不安定な状況**となる。

資産(すなわち、移動できないすべての領域)に関する多くの問題は、債務によって運用されていて複雑で、すべての会社で理解されていない。」と、Aaskov氏が述べた。多くの港湾管理者は、防波堤に保険をかけていないと、彼が主張した。**それでも、彼らは「改修は、非常に高価である。」ことがわかることが、彼らは施設がもし大地震や船舶の影響により損害を受けるならば、改修は非常な高価になることを証明する」となければならぬと、彼は警告した。**

「状況は、非常にゆっくり変化している。」と、彼が続けた。民営化がいったん始まると、あなたがお金のために政府にお願いに行くことができない現実となる。あなたには、現在株主がいる。」

彼はCopenhagen/Malmo港(CMP)の事例を指摘する。そして、それは75%政府が所有するが、他の株主に気を配る必要がある。それは、すべての港湾の資産(2つの港をつないでいる橋とトンネルを含む)に保険をかける必要がある。事業中断に対する保険は、料金収入の損失も考慮する。

スウェーデンのクラブは、コンテナ船に係る**装置に周辺機器の中で上昇中の**ガントリークレーンと接触する事故**が増えている**についてとメンバーに警告した。「ガントリークレーンはひどい損害を受け、そして、港は、長期間それを使うことができなければ、この種の事故は、しばしば大きな損失を与える。」と、クラブは述べた。

「これは、港湾管理者から非常に大きな使用上の損失の請求をもたらすかもしれない。」、ある事故では、港は、入出港予定の船舶で多大な損害をもたらす可能性のある航路を閉鎖しなければならなかった。クラブは、その場合、船と岸側の間のコミュニケーション不足を非難した。

クラブは、メンバーにリスクを最小にするために「適切な措置をとる。」よう訴えた。  
更なる情報：[www.ttclub.com](http://www.ttclub.com); [www.insurelondon.com](http://www.insurelondon.com); [www.swedishclub.com](http://www.swedishclub.com)



【写真2】クレーン船:ZhenHua10は、5つのガントリークレーンを運んでいる際に、ロッテルダムのMaasvlakte港で座礁した。

(抄訳者: 在エジプト日本国大使館 石原 洋)

(校閲:(社)海洋調査協会 高見 之孝)