

航行安全・海難防止情報

PILOT SAFETY NEWS

最近における水先人から見る本船側の課題

伊勢三河湾水先人会 前田 清

小職は、入会4年目でベイ業務からスタートし、来年には限定解除試験を受けて当会では最終組で通し業務を行うといった現況ですが、今回の「PILOT SAFETY NEWS」への投稿にあたり、過去投稿されている水先人会側からの安全への対応とは少し見方を変え、本船側の不安全／危険事項について、今までの体験から感じたことを記してみたいと思います。

1. 船長の水先人への操船丸投げ

ISMコードの進展と共にBRMの大切さが声高に言われて久しいですが、乗船するや水先人に一切を丸投げしてくる船長がいる。視界が悪かろうが、危険な船舶があろうが、挨拶とこちらの説明が終わると早々に椅子に座り新聞を読み出す船長。任せて貰うのは信用していただいているからかと思ひもするが、如何に危険なことか理解していただきたいものだ。

勿論、都度必要な情報を確認し、何とか安全を確保して仕事は行っているが、リスクの高い船だと思う。

対処法としては、船長や乗組員とのコミュニケーション（操作を聞いたり、見張りを頼んだり、褒めたり、お礼を言ったりなど）を通して、自分のペースに持ってくるようには努めている。

2. ジャイロレピーターが船橋中央にない船

欧州建造の船に多い(韓国建造船にも時々あり)ようだが、飛行機のコックピットスタイルの船には、船橋中央にレピーターが設置されていない。代わりにあ

るのは、正面天井に並ぶ計器類の中に紛れたデジタル表示の船首指示計である。

日本の海事教育を受けてきた会員のみなさんとは、共通の抵抗感と思うのだが、初めてこのタイプの船に乗ったときは、かなりの違和感／抵抗を覚えた。そして、操船し辛いことはもちろん、危険だとも感じた。物標の方位が直接確認できないなんて、信じられない。

映像情報（ARPA）で操船することになり、見張りの比重がとても少なくなる。とても危険な操船環境だと思う。

船長にこのことを尋ねると、別に問題ないと言う返答もあれば、抵抗感はあるが与えられた環境でやるしかないといった返答などまちまちである。我々も取り敢えずはルール上違反でなければ適応していくしかないが、問題提起できる場があるならば意見を述べたい。

3. パイロットラダー及びコンビネーションラダーの下端プラットフォームが、船体に固定されていない船（9mを超える高乾舷船）

下端プラットフォーム付近に固定用アイがあっても固縛していない船を散見する。又、時には固定アイがない船もあり、写真のような吸盤式の固定用アイを備え付けるよう要請している。



外洋で乗下船する当水先区では、ウネリの大きいときには非常に危険で、ラダーが船体から離れるとサーカスのブランコのように不安定になり、外板にぶつかるように戻ってくるときはすごい衝撃を受けることになる。怪我をするばかりか落下転落の危険もあり、本船側の危険性の認識及び固縛の確実な実施を強く求めて行きたい。

4. ARPA、レーダーが古く、正常に機能していない船

受信感度が劣化していて、ブイや漁船などが写らないレーダーや、海面調整ができず、付近の物体のエコーを拾えないレーダーの船などに偶に乗船することがある。

船長に尋ねると、要望を出しているが船主が修理、換装をしてくれないという。

ひどい船については、船長にはもちろん、代理店を通じて船主に申し入れることもある。PSCによる取締りも可能であろうが、今まではそこまでは実施していない。

5. バウスラスターを船長が水先人に知らせず勝手に使用する船

これは、水先人／船長間のコミュニケーションの問題といった面もあるが、船長の勝手な使用が如何に危険かを理解していないケースがあるように思える。

船長は本船の責任者であるので、スラスターをどう使おうが拒否はできないが、勝手に使うことで水先人には船体の動きが不可解であれば、岸壁接触の危険性を孕んでいることは間違いない。

対処としては、顧客である船長が不安に思いスラスターを勝手に使用する状況を作らないように、接岸スピードをゆっくりするか、状況を説明するか、使用するときは連絡し合うように確認するなどしている。

タグの使用を英語でオーダーするよう要求する船長も偶にいるが、却ってスムーズな指示がタグに出せない危険があるので、船長の顔を見ながら必要と感じたときは、タグ使用の状況を説明することで船長の了解を得ている。

船を操船する上で、そこに潜む危険は上記以外にもいろいろあり、その対応は容易ではありません。例えば、後進が急にかからなくなったり、突然アンカーが投下されたり、舵が効かなくなったり、ブラックアウトしたり、タグラインが切れたりなどなど、年に何回かはどこかで発生しています。

我々水先人は、それが発生しないかを可能な限り確認したり、発生しても対応可能なように余裕を持って操船したりなど工夫を凝らしていると思います。

最後になりましたが、船長経験者の会員のみなさんは長い船員、船長経験のなかで百も承知のことですが、船舶の運航に潜む危険は実に種々多くあり、すべてを回避することは非常に困難です。ただただ神経を研ぎ澄まし、周囲の状況、本船の状況を確認して予想可能な危険事項は都度対処して消しこみ、石橋を叩いて渡るがごとき心境の毎日と思います。

みなさんの無事故（ヒヤリハットで済む）の日々が続きますように、祈念致します。

参考 [吸盤式の固定用アイに関する情報]

・品名：Blue Box-Pilot Ladder Safety on High Sided Ships

・メーカー：J-Mac Marine & Industrial Pty Ltd

TEL：+61-2-9524-3255

FAX：+61-2-9524-3167

Email：info@j-mac.com.au