

春の訪れとともに、港にも活気が戻ってくる時期です。しかし、**海難が多発する時期**でもあります。
気を抜かずに安全運航を心がけましょう！！

【ちょっとした注意で防げた海難事例です。】

【事故概要】

平成20年5月、北海道厚岸沖で操業を終え床たん漁港へ帰港中のかれい刺し網漁船A丸(4.9トン2名乗組)の船首部と、漂泊して揚網作業中のかれい刺し網漁船B丸(1.9トン2名乗組)の左舷中央部が**衝突**しました。

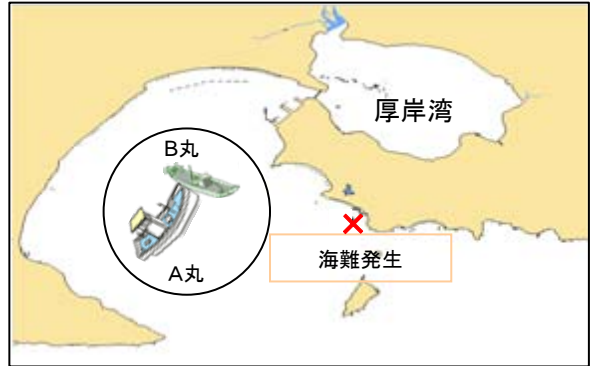
B丸は破口を生じて浸水、**沈没**。B丸船長ほか甲板員はA丸に乗り移って**救助**されました。

事故当時、A丸船長は、甲板員を船首甲板での作業に当たらせ、自らは操船に就いていました。

一方、B丸船長は前部甲板左舷側に立って揚網機を操作し、甲板員が船長の後方で作業をしていました。

海域は、夜も明けていて天候は晴れ、北の風、風力1で視界は良好、波浪はなかった状況でした。

【事故発生位置図】



* 船舶事故の詳細は運輸安全委員会HPを参照
URL:<http://www.mlit.go.jp/jtsh/21/MA09-4-1-2008hd0003.pdf>

原因は人的要因によるものです！！

- 【A丸】・一瞥しただけで、前方に漁船はいないものだ**思い込み**衝突するまで気付かなかった。
・港内の状況を確認するため、レーダーでの見張りに集中し、目視での**見張りが疎かになった**。
- 【B丸】・A丸が針路を右に変更したので、自船の船尾を無難に航過するもの**思い込んだ**。
・いつもより豊漁で手元ばかりを見て揚網作業に集中し、衝突直前まで**周囲の見張りが疎かになった**。

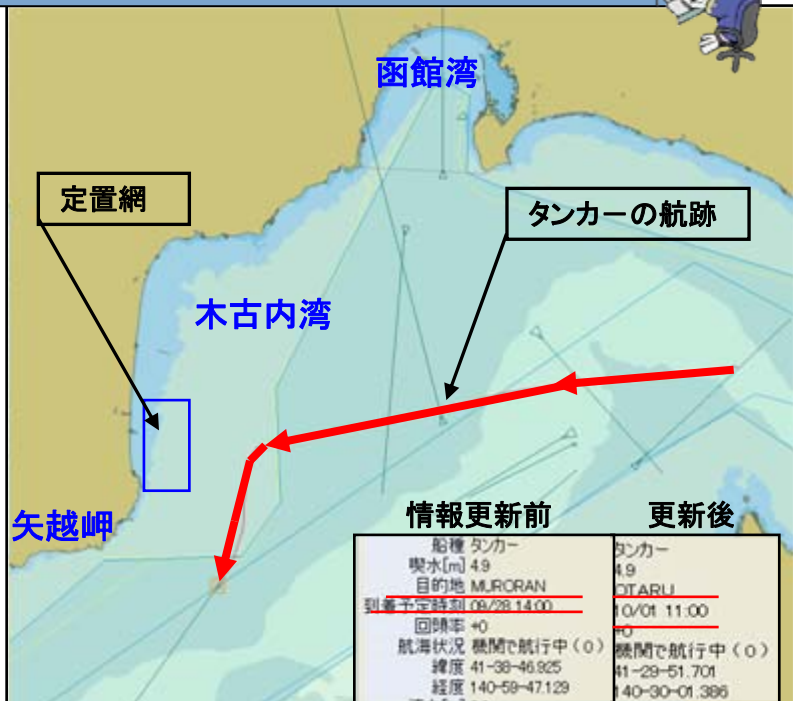
ベテランは経験は豊かですが、反面、**過信や慣れ**からくる油断を招きやすく、慎重さに欠けます。指差喚呼確認など**意識的にマンネリにならない工夫**を図り、船員が行うべき基本的事項を確実にいきましょう！
また、いざという時のために**ライフジャケットの着用**を！！

(事例) 木古内湾でタンカーの乗揚げ回避

平成20年9月30日、AIS装置により津軽海峡内を矢越岬沿岸の定置網に向かってまっすぐ航走している日本船籍タンカー(総トン数:747トン)を確認したことから、同船に対し船舶電話により前方に定置網がある旨注意喚起を行ったところ、その後、**変針**を確認しました。

また、同船のAIS情報による目的地と到着予定時刻が以前の航海の情報を表示したままになっていたため、最新の情報に入力し直すよう指導しました。

AISの航海関連情報の誤りは、他船に間違った認識を与え、衝突などの事故の原因にもつながりますので注意しましょう！



AIS搭載船舶へのお願い

- (1) AIS装置の電源は常時ONにし、操作方法を確認しておきましょう。
- (2) 自船の位置情報、航海関連情報を正確に入力しましょう。
- (3) AISメッセージの受信時に、受信音が聞こえるようにしましょう。
- (4) 連絡手段確保のためVHF(CH16)を常時聴取しましょう。

ご要望、ご意見は第一管区海上保安本部交通部まで

TEL 0134-27-0118

(内線: 2615、2623)

次号へ続く～