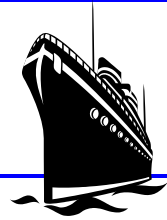


MSI Marine News

トピックス



●海上保険の総合情報サイト **MARINEN@vi** もぜひ、ご覧ください。(http://www.ms-ins.com/marine_navi/)

BRM (Bridge Resource Management) の主要構成要素について

BRMにつきましては、2012年12月19日付 MSI Marine News 「BRM を用いた船舶事故防止手法と STCW 条約について」に於きまして概略をご案内申し上げておりますが、2017年1月の STCW 条約の完全施行を踏まえて、8つの主要構成要素各々について3回シリーズでご説明申し上げます。

1. 航海計画立案 (Voyage Planning)

安全な航海を完遂するための出発点として、詳細な事前調査に基づく、無理のない航海計画を毎回立案することが求められますが、このためには「優れた情報」が必要とされています。

優れた情報とは最新且つ正確な情報を意味し、計画立案に当たってはこれら「優れた情報」を全て考慮する必要があります。

一方、本船を取り巻く環境は常に変化するため、航海着手時には想定外の事態が恒常的に発生します。このため不測の事態を予想し、これに対処するための不測事態対応計画も立案する必要があります。更に、不測事態対応計画でも予想されないような事態が発生した場合であっても、航海を完遂、あるいは中断するための計画を臨機応変に立案することが求められます。そして、立案された計画は本船乗船者（水先人を含め）全員が共有をしてエラーの防止を図ることが求められます。

【事例】最近、台風が接近する中でこれに向かって出航し、結果として海難事故となった事例がありました。このようなケースは適切な航海計画が立案されなかったものと言えるでしょう。

2. 標準化手順 (Standardized Procedures)

業務遂行に当たって従うべき実務手順（いわゆるマニュアル）を意味します。船主、船舶管理会社としては安全な航海の完遂のために必要な事項を標準化手順として本船に指示することが求められます。そして、乗組員全員が航海計画に含まれる様々なチェックリスト、部署表（役割分担表）、当直命令簿等々を活用すること、船主若しくは管理会社の指示、国内外の関連法令を順守することを通じて、乗組員それぞれの手順が標準化されます。優れた航海計画が航海ごとに立案されたとしても、一貫性が欠如した場合には航海計画立案自体が意味のないものとなりかねないため、常に同様且つ適切な方法に基づく行動を求める標準化は重要です。

【事例】艦長自らが当直命令簿に違反し「えひめ丸」と衝突した原子力潜水艦「Greenville」、あるいは会社が定めた規則（ブリッジ配置）に違反した結果として座礁した「Exxon Valdez」は標準化手順に関する失敗事例と言えます。

3. 状況認識と航海モニタリング (Situational Awareness and Voyage Monitoring)

航海中に周囲で発生・進行している事象について正確な認識を持ち続けることを「状況認識」と言います。「航海モニタリング」とは、立案された航海計画と標準化手順が求める「あるべきこと」と実際に進行している事態、即ち「あること」との比較を恒常的に行うことを言います。この場合、当直者のみならず全乗船者が「共有化されたメンタルモデル」を基に、各々常に状況認識に努め、また相互に補完して、本船全体としての状況認識を確保することが求められます。

【事例】夜間で見張りが困難な状況に於いて、本船位置を海図その他複数の手段で確認することなく水路両端に設置されたブイを目視で確認し、その内側を航行することをもって十分とした結果事故を発生させた船長のケースなどは、明らかな失敗例と考えられます。（以下次号に続く）

<参考文献一覧>

Michael R. Adams著「SHIPBOARD BRIDGE RESOURCE MANAGEMENT（「ブリッジ・リソース・マネジメント」）
廣澤明訳）成山堂（2011年3月）

以上