

令和元年仙審第36号

裁 決

油送船A貨物船B衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A二等航海士

海技免許 四級海技士（航海）（履歴限定）

本件について、当海難審判所は、理事官植松正出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 を戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の年月日時刻及び場所

平成30年10月9日01時29分半少し前

福島県小名浜港東方沖合

2 船舶の要目

船種	船名	油送船A	貨物船B
総トン数		698トン	4,067トン
全長		69.78メートル	105.60メートル
機関の種類		ディーゼル機関	ディーゼル機関
出力		1,323キロワット	2,942キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び性能等

ア A

Aは、平成10年12月に進水した船尾船橋型油送船で、バウスラスタ、1機1軸の可変ピッチプロペラ及びベッカーラダーを備えていた。

操舵室には、前部中央に操舵スタンド、その右舷側に主機遠隔操縦装置及びバウスラスタ制御装置、その左舷側にARPA機能のあるレーダー2台、GPSプロッター及び海図台を装備していた。

海上公試運転成績書によれば、喫水が船首4.10メートル船尾4.79メートルで、機関回転数毎分300（以下、回転数については毎分のものを示す。）とした12.0ノットの速力において、舵中央から舵角35度をとって90度の旋回に要する時間が左旋回で44.2秒、右旋回で42.2秒、左右の旋回径が69メートル及び71メートル、最大縦距が左旋回で168メートル、右旋回で166メートル、後進を発令してから船体が停止するまでの所要時間が2分14秒、最短停止距離が479メートルであった。

イ B

Bは、2012年5月に進水した船尾船橋型貨物船で、バウスラスタ及び1機1軸の固定ピッチプロペラを備えていた。

操舵室には、前部中央に操舵スタンド、その右舷側に主機遠隔操縦装置及びバウスラスタ制御装置、その左舷側にレーダー2台、電子海図情報表示装置を装備していた。

船橋に掲示された操縦性能表によれば、喫水が船首6.48メ

ートル船尾6.92メートルで、機関回転数200とした13.1ノットの速力において、左右の旋回径がそれぞれ142メートル及び150メートル、最大縦距が左旋回で252メートル、右旋回で237メートル、後進を発令してから船体が停止するまでの所要時間が4分16秒、最短停止距離が935メートルであった。

(2) 関係人の経歴等

ア a1受審人

(省略)

イ B二等航海士(以下「b2二航士」という。)

(省略)

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、船長a2、a1受審人ほか5人が乗り組み、空倉のまま、入渠の目的で、船首0.7メートル船尾3.0メートルの喫水をもって、平成30年10月5日16時25分北海道釧路港を発し、途中、岩手県宮古港で荒天避泊を行ったのち、越えて8日08時00分同港を発進し、静岡県清水港の造船所に向かった。

23時45分a1受審人は、昇橋してa2船長と交替して単独で当直に就き、航行中の動力船の灯火を表示してレーダー1台を6海里レンジのヘッドアップ、中心を3海里後方に移したオフセンター表示で作動させ、翌9日00時55分半少し前番所灯台から079度(真方位、以下同じ。)7.8海里の地点で、針路を183度に定めて自動操舵とし、10.7ノットの速力(対地速力、以下同じ。)で進行した。

a1受審人は、01時24分半少し前番所灯台から116度8.3海里の地点に達したとき、左舷正横後10度750メートルのところBが表示する白、白、緑3灯を視認することができ、そ

の後同船が前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、左舷方から接近する他船が自船を避けるものと思いい、見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かなかった。

こうして、a 1 受審人は、同じ針路及び速力で続航し、B に対して警告信号を行うことも、同船が更に間近に接近しても、直ちに減速して右転するなど、衝突を避けるための協力動作をとることもなく進行し、0 1 時 2 9 分少し過ぎ左舷正横に B の前部マスト灯を認め、右舵一杯としたものの、及ばず、0 1 時 2 9 分半少し前番所灯台から 1 2 2 度 8. 7 海里の地点において、A は、船首が 1 9 3 度を向いたとき、原速力のまま、その左舷後部に B の右舷船首部が後方から 1 3 度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力 1 の北風が吹き、潮候は上げ潮のほぼ中央期にあたり、視界は良好であった。

また、B は、いずれも大韓民国籍の船長 b 1 及び b 2 二航士ほか同国籍の船員 3 人、インドネシア共和国籍の船員 6 人、ミャンマー連邦共和国籍の船員 5 人の合計 1 6 人が乗り組み、混合キシレン約 4, 0 0 0 トンを積載し、船首 5. 3 メートル船尾 6. 8 メートルの喫水をもって、同月 8 日 1 6 時 5 0 分宮城県仙台塩釜港を発し、大韓民国蔚山港に向かった。

b 2 二航士は、翌 9 日 0 0 時 0 0 分昇橋して単独で当直に就き、航行中の動力船の灯火を表示し、操舵機及び航海灯の機能を確認したのち、0 0 時 1 5 分僅か過ぎ番所灯台から 0 5 6 度 1 6. 9 海里の地点で、針路を 2 0 6 度に定めて自動操舵とし、機関を全速力前進にかけ、1 2. 4 ノットの速力で進行した。

0 1 時 0 0 分 b 2 二航士は、番所灯台から 0 8 4 度 1 0. 1 海里の地点に至り、右舷船首 5 8 度 2. 3 海里のところ、A を初認し

て続航した。

b 2 二航士は、01時24分半少し前番所灯台から11.4度8.6海里の地点に達したとき、右舷船首57度750メートルのところのAが前路を左方に横切り、衝突のおそれがある態勢で接近する状況となったが、同船の進路を避けないで進行した。

こうして、b 2 二航士は、その後もAの進路を避けずに原針路及び原速力のまま続航し、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、左舷中央部外板に凹損、同部ハンドレールに曲損などを生じたが、のち修理され、Bは、右舷船首部外板に凹損などを生じた。

(航法の適用)

本件は、夜間、小名浜港東方沖合において、西行するBと、南下するAが衝突したもので、衝突地点が港則法や海上交通安全法の適用海域ではないから、一般法である海上衝突予防法が適用される。

両船は、互いに他の船舶の視野の内にある状況下、互いに進路を横切る態勢で接近して衝突に至ったもので、衝突のおそれがある見合い関係が生じたのち、ともにそのままの針路、速力で進行することが予想でき、行動の自由を制限されておらず、また、避航動作をとる十分な距離的、時間的余裕があったと認められることから、本件は、海上衝突予防法第15条（横切り船）の航法によって律するのが相当である。

(原因及び受審人の行為)

本件衝突は、夜間、小名浜港東方沖合において、両船が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近中、西行中のBが、前路を左方に横切るAの進路を避けなかったことによって発生したが、南下中のAが、

見張り不十分で、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。

a 1 受審人は、夜間、小名浜港東方沖合において、清水港に向けて南下する場合、接近する他船を見落とすことのないよう、見張りを十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、左舷方から接近する他船が自船を避けるものと思い、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近するBに気付かず、同船に対して警告信号を行うことも、同船が更に間近に接近しても、直ちに減速して右転するなど、衝突を避けるための協力動作をとることもなく進行して衝突を招き、A及びB両船にそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

以上の a 1 受審人の行為に対しては、海難審判法第 3 条の規定により、同法第 4 条第 1 項第 3 号を適用して同人を戒告する。

よって主文のとおり裁決する。

令和 2 年 2 月 1 3 日

仙台地方海難審判所

審判官 杉 谷 昭