

令和元年横審第49号

裁 決

油送船A貨物船B衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A一等航海士

海技免許 五級海技士（航海）

補 佐 人 4人

受 審 人 b

職 名 B船長

海技免許 四級海技士（航海）

補 佐 人 3人

本件について、当海難審判所は、理事官菅生貴繁出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人bの四級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

受審人a1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

令和元年7月13日03時50分

千葉港千葉第4区

2 船舶の要目

船種	船名	油送船A	貨物船B
総トン数		2,009トン	499トン
全長		91.70メートル	74.71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		2,427キロワット	1,471キロワット

3 事実の経過

Aは、バウスラスターを装備し、1号及び2号各レーダー、GPSプロッター及び船舶自動識別装置を備えた船尾船橋型の鋼製油送船で、船長a2及びa1受審人ほか10人が乗り組み、空倉のまま、船首2.10メートル船尾4.08メートルの喫水をもって、令和元年7月12日11時50分静岡県大井川港を発し、千葉港に向かった。

a2船長は、20時45分頃千葉港に入域し、翌日の千葉中央ふ頭への着岸時刻を調整する目的で、21時05分千葉港コスモ石油第2シーバース灯（以下「第2シーバース灯」という。）から028度（真方位、以下同じ。）2.05海里の地点付近で、水深約13.5メートルの海中に左舷錨を投じて錨鎖を4.5節水面まで延出し、錨泊中であることを示す法定灯火を表示したうえ、甲板を照らす作業灯を点灯して錨泊を開始し、単独での4時間交替による錨泊当直を行うこととして自ら24時までの予定で同当直に就いた。

a1受審人は、翌13日00時00分a2船長から錨泊当直を引き継ぎ、目視とレーダーによる走錨の有無や他船の動向を確認しながら同当直に就いていたところ、03時00分頃から腹痛を感じ始めた。

a1受審人は、腹痛を我慢しながら錨泊当直を行っていたものの徐々に便意を催し始め、03時38分第2シーバース灯から028度2.05海里の地点で、便意に対する我慢が限界に達したことから船橋後部にある便所に行くこととしたとき、船橋を無人にすると、自船

に接近する他船があっても注意喚起を行うことができなくなる状況であったが、停泊灯及び作業灯を点灯している自船を航行中の他船が避けてくれるので、船橋を短時間無人としても支障ないものと思い、船長又は次直者を起こして同当直を依頼するなど、錨泊当直を適切に維持しないまま、船橋を離れた。

a 1 受審人は、03時47分僅か前第2シーバース灯から028度2.05海里の地点で、船首が267度を向いたとき、左舷船首29度1,000メートルのところに、Bの白、白、紅、緑4灯を視認することができ、その後同船が自船に衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったものの、錨泊当直を適切に維持していなかったため、このことに気付かなかった。

a 1 受審人は、注意喚起信号を行わないまま錨泊を続け、03時50分第2シーバース灯から028度2.05海里の地点において、Aは、船首が270度を向いたとき、その左舷船首部にBの船首部が前方から32度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力1の西南西風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

a 2 船長は、自室で休息していたところ、衝撃に気付いて直ちに昇橋し、衝突の事実を知って事後の措置に当たった。

また、Bは、バウスラスターを装備し、1号及び2号各レーダー、GPSプロッター及び第二種相当と認められた船橋航海当直警報装置（以下「当直警報装置」という。）を備えた船尾船橋型の鋼製貨物船で、b 受審人ほか4人が乗り組み、大豆かす及び菜種かす合計1,200トンを積載し、船首3.35メートル船尾4.85メートルの喫水をもって、同日01時40分京浜港横浜第5区を発し、千葉港千葉第2区の錨地に向かった。

ところで、Bの当直警報装置は、同装置のセンサーが船橋当直者の動きを一定の時間感知しなくなると警報を発するもので、その時間が4分に設定されていた。

b受審人は、目的地までの航程が短かったことから、乗組員を休息させることとし、出航操船に引き続いて単独での船橋当直に就き、03時29分少し前第2シーバース灯から266度2.2海里の地点で、針路を058度に定めて自動操舵とし、10.6ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

定針したとき、b受審人は、周囲に航行の妨げとなる船舶を見掛けなくなったことで、椅子に腰掛けた姿勢で見張りに当たるようになったことから、気が緩んで眠気を催したが、間もなく錨泊予定地点に達するので、それまでは居眠りに陥ることはないものと思い、椅子から立ち上がって見張りに当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとることなく、同じ姿勢を続けるうち、いつしか居眠りに陥った。

b受審人は、無意識に身体を動かしたものの、当直警報装置が作動せずに居眠りしたまま続航し、03時47分僅か前第2シーバース灯から018度1.6海里の地点に至ったとき、正船首1,000メートルのところに、Aが表示する白2灯及び甲板を照らす作業灯を視認することができ、その後錨泊中の同船に向首して衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったものの、居眠りに陥っていてAを避けずに進行し、Bは、原針路及び原速力で、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、左舷船首部外板に破口を伴う凹損等を、Bは、船首部に圧壊をそれぞれ生じたが、のちいずれも修理された。

（航法の適用）

本件は、夜間、港則法適用海域である千葉港千葉第4区において、錨

泊中のAと航行中のBとが衝突したものであるが、同法には本件に適用できる航法規定がないことから、一般法である海上衝突予防法が適用される。

海上衝突予防法には、航行中の船舶と錨泊中の船舶に適用する定型的な航法規定がないので、同法第38条及び第39条の船員の常務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、千葉港千葉第4区において、同第2区に向けて航行中のBが、居眠り運航の防止措置が不十分で、錨泊中のAを避けなかったことによって発生したが、Aが、錨泊当直の維持が不適切で、注意喚起信号を行わなかったことも一因をなすものである。

b受審人は、夜間、千葉港千葉第4区において、単独の船橋当直に就き、自動操舵として椅子に腰掛けた姿勢で同第2区に向けて航行中、気が緩んで眠気を催した場合、居眠りに陥ることのないよう、椅子から立ち上がって見張りに当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとるべき注意義務があった。ところが、同人は、間もなく錨泊予定地点に達するので、それまでは居眠りに陥ることはないものと思い、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった職務上の過失により、いつしか居眠りに陥り、前路で錨泊中のAを避けずに進行して同船との衝突を招き、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b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2号を適用して同人の四級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

a1受審人は、夜間、千葉港千葉第4区において、着岸時刻を調整する目的で錨泊中、錨泊当直時に船橋を離れる場合、自船に接近する他船

があっても注意喚起を行うことができるよう、船長又は次直者を起こして同当直を依頼するなど、錨泊当直を適切に維持すべき注意義務があった。ところが、同人は、停泊灯及び作業灯を点灯している自船を航行中の他船が避けてくれるので、船橋を短時間無人としても支障ないものと思い、錨泊当直を適切に維持しなかった職務上の過失により、自船に衝突のおそれがある態勢で接近するBに気付かず、注意喚起信号を行わないまま錨泊を続けて同船との衝突を招き、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3年3月23日

横浜地方海難審判所

審判長 審判官 吉 川 弘 一

審判官 今 泉 豊 光

審判官 関 昌 芳