

令和2年横審第38号

裁 決

貨物船A貨物船B衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A水先人

水先免許 清水水先区一級水先人

本件について、当海難審判所は、理事官井手則義出席のうえ審理し、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

令和元年10月24日18時06分少し過ぎ

静岡県清水港

2 船舶の要目

船種	船名	貨物船A	貨物船B
総トン数		17,153トン	9,443トン
全長		171.99メートル	139.70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		15,785キロワット	8,670キロワット

3 事実の経過

(1) Aの設備，性能等

Aは、船尾船橋型のコンテナ船で、バウスラスターを有し、操舵室中央に操舵スタンドを、同スタンド右舷側に中央から1号及び2号各レーダー、GPSプロッター並びに電子海図情報表示装置を、左舷側に機関操縦盤をそれぞれ装備していた。

操縦性能表によれば、10.6ノットの港内半速力前進から舵角35度としたとき、最大縦距及び90度旋回に要する時間が、左旋回では435メートル及び1分55秒、右旋回では465メートル及び2分05秒で、7.5ノットの港内微速力前進から機関を全速力後進としたとき、船体停止までの時間及び航走距離が2分00秒及び185メートルであり、AISの静的情報によれば、GPSアンテナから船首、船尾、左舷及び右舷各端までの距離は、それぞれ136メートル、36メートル、22メートル及び6メートルであった。

(2) Bの設備，性能等

Bは、船尾船橋型のコンテナ船で、公試運転成績書によれば、前進速力から舵角35度としたとき、最大縦距及び90度旋回に要する時間が、20.0ノットでの左旋回では464メートル及び1分07秒、18.7ノットでの右旋回では457メートル及び1分06秒で、18.2ノットの前進速力から機関を全速力後進としたとき、船体停止までの時間及び航走距離が3分35秒及び1,062メートルであり、AISの静的情報によれば、GPSアンテナから船首、船尾、左舷及び右舷各端までの距離は、それぞれ128メートル、12メートル、15メートル及び8メートルであった。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、中華人民共和国籍の船長 a 2ほか同国籍の船員 18人が乗り組み、コンテナ 363個を載せ、船首 4.5メートル船尾 7.4メートルの喫水をもって、令和元年 10月 24日 04時 15分名古屋港を発し、清水港に向かった。

a 1受審人は、17時 50分頃清水港外で、水先実習生 1人と共にパイロットボートからAに移乗し、操舵室で a 2船長からパイロットカードを受領するとともに操縦性能等の説明を受けたうえ、同船長に着岸までの予定と清水港第 3 区の袖師第 1 ふ頭 7 号岸壁（以下「7号岸壁」という。）から出航する B と港外で左舷を対して航過することを説明したのち、17時 53分 a 2船長、三等航海士、操舵手及び水先実習生が各配置に就き、航行中の動力船の法定灯火を表示した状態で、水先業務（以下「業務」という。）を開始し、7号岸壁に向かった。

ところで、a 1受審人は、前日の 23日夕方に清水水先区水先人会事務所で、翌 24日の予定として、夕方に入港する A の業務に当たり、7号岸壁から出航する B と入れ替わって A を同岸壁に着岸させることを確認していた。

a 1受審人は、業務を開始したとき、7号岸壁を離岸した B の白、白、紅 3 灯を初認し、17時 54分三保防波堤北端と外港防波堤南端との間（以下「防波堤の入口」という。）に向かうつもりで左転を開始し、17時 58分僅か過ぎ清水港外港防波堤南灯台（以下「防波堤南灯台」という。）から 099度（真方位、以下同じ。）1.15海里の地点で、針路を航路東口に向く 280度に定め、機関を極微速力前進にかけ、6.2ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって進行した。

18時 01分少し過ぎ a 1受審人は、防波堤南灯台から 098度

1,520メートルの地点に達したとき、左舷船首12度1,830メートルのところに、Bの白、白、紅3灯を視認し、同船と防波堤の入口付近で出会うおそれのあることを認めたが、航路北側を航行すれば、出航するBと航路で左舷を対して無難に航過できるものと思ひ、機関を後進にかけて行きあしを止めるなど、防波堤の外で、出航する同船の進路を避けることなく続航した。

a 1 受審人は、レーダーで確認したBが三保防波堤に接近しているにもかかわらず、白、白、紅3灯を見せたままであることに疑問を持ちながら、清水港の防波堤の入口への航行を続け、18時05分少し過ぎ防波堤南灯台から095度800メートルの地点で、左舷船首間近にBの白、白、緑3灯を認め、北上する同船と衝突の危険があると判断し、汽笛を鳴らすとともに機関を全速力後進としたものの、及ばず、18時06分少し過ぎ防波堤南灯台から100度510メートルの地点において、Aは、原針路のまま、4.3ノットの速力となったとき、その船首部がBの右舷船首部に後方から86度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力4の北北東風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、フィリピン共和国籍の船長bほか同国籍の船員16人が乗り組み、コンテナ390個を載せ、船首3.9メートル船尾6.8メートルの喫水をもって、航行中の動力船の灯火を表示した状態で、同日17時48分7号岸壁を発し、大韓民国釜山港に向かった。

b 船長は、三等航海士を補佐に、操舵手を操舵にそれぞれ就かせて操船指揮を執り、17時56分半少し過ぎ防波堤南灯台から306度1,180メートルの地点で、防波堤の入口に向かうこととし、

針路を155度に定め、8.4ノットの速力で手動操舵によって進行した。

b船長は、17時59分少し過ぎ防波堤南灯台から285度690メートルの地点から、僅かな左転を繰り返しながら続航し、18時01分少し過ぎ同灯台から230度430メートルの地点に当たる航路付近に達したとき、左舷船首42度1,830メートルのところに、Aの白、白、紅3灯を視認でき、その後同船と防波堤の入口付近で出会うおそれのある状況であったが、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。

18時02分少し前b船長は、防波堤南灯台から210度430メートルの地点に至り、大舵角による左転を開始し、7.7ノットの速力で、航路によらずに進行した。

b船長は、18時04分僅か過ぎ三保防波堤への接近を回避して左回頭が終わり、防波堤南灯台から159度610メートルの地点で北上を始めたとき、右舷船首間近に、Aの白、白、紅3灯を初めて視認し、レーダーで同船の動向を確認して衝突の危険を認めたものの、警告信号を行わず、機関を全速力後進に操作するなど、衝突を避けるための協力動作をとらずに続航し、Bは、船首が006度を向いたとき、7.3ノットの速力で前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、船首部に亀裂、球状船首部に凹損を、Bは、右舷船首部外板に凹損をそれぞれ生じた。

(航法の適用)

本件は、夜間、港則法が適用される特定港の清水港において、AとBが、防波堤の入口付近で衝突したものであり、適用航法について検討する。

港則法第15条に「汽船が港の防波堤の入口又は入口付近で他の汽船と出会う虞のあるときは、入航する汽船は、防波堤の外で出航する汽船の進路を避けなければならない。」と規定され、また、海上衝突予防法第40条の規定に基づき、同法第38条及び第39条の各規定が、他の法令において定められた航法等についても適用されることとなる。

本件時、両船は互いに視野の内にあり、Aは入航中で、Bは出航中であつたことから、本件は、港則法第15条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、清水港において、入航するAと出航するBが防波堤の入口付近で出会うおそれのある態勢で接近した際、Aが、防波堤の外で、Bの進路を避けなかったことによつて発生したが、Bが、見張り不十分で、航路によつて航行せず、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つたことも一因をなすものである。

a 1 受審人は、夜間、清水港外において、Aの業務に当たつて同港に向けて入航中、出航するBと防波堤の入口付近で出会うおそれのあることを認めた場合、機関を後進にかけて行きあしを止めるなど、防波堤の外で、出航する同船の進路を避けるべき注意義務があつた。しかるに、同人は、航路北側を航行すれば、出航するBと航路で左舷を対して無難に航過できるものと思ひ、防波堤の外で、出航する同船の進路を避けなかつた職務上の過失により、清水港の防波堤の入口への航行を続けてB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つた。

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3日

横浜地方海難審判所

審判官 今 泉 豊 光