

令和2年横審第51号

裁 決

貨物船A貨物船B衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（航海）

受 審 人 b 1

職 名 B船長

海技免許 四級海技士（航海）

受 審 人 b 2

職 名 B二等航海士

海技免許 四級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官米倉毅出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人b2の四級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

受審人aを戒告する。

受審人b1を戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の日時時刻及び場所

平成30年5月24日15時49分

千葉港

2 船舶の要目

船種	船名	貨物船A	貨物船B
総トン数		613トン	498トン
全長		77.30メートル	74.58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		735キロワット	735キロワット

3 事実の経過

(1) Aの構造及び設備等

Aは、バウスラスターを有する船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋には、中央部に操舵スタンドを、同スタンド左舷側に衛星航法装置、1号及び2号各レーダーを、同スタンド右舷側に機関コンソールをそれぞれ備えたほか、船舶自動識別装置（以下「AIS」という。）を設け、船首端から63メートル後方、左舷舷側から4メートル右方の船橋上部にGPSアンテナが設置されていた。

(2) Bの構造及び設備等

Bは、バウスラスターを有する船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋には、中央部に操舵スタンド、同スタンド左舷側に衛星航法装置、電子海図システム、1号及び2号各レーダーを、同スタンド右舷側に機関コンソールをそれぞれ備えたほか、AISを設け、船首端から63メートル後方、左舷舷側から3メートル右方の船橋上部にGPSアンテナが設置されていた。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか4人が乗り組み、スラグ1,800トンを積載し、船首3.6メートル船尾4.6メートルの喫水をもって、平成

30年5月24日15時30分千葉港千葉第2区所在の製鉄会社の石炭岸壁を発し、北海道釧路港に向かった。

a 受審人は、小型船及び汽艇等以外の船舶であることを示す国際信号旗の数字旗1を表示しないまま、離岸操船に引き続き、舵輪後方に立った姿勢で船橋当直に就き、15時44分少し過ぎ千葉港市原防波堤灯台（以下「市原灯台」という。）から061度（真方位、以下同じ。）1.21海里の地点で、針路を257度に定め、9.7ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により進出した。

a 受審人は、15時45分市原灯台から059度1.1海里の地点に至ったとき、ほぼ左舷正横約850メートルのところにBを初認し、15時46分市原灯台から056.5度1,800メートルの地点に達したとき、同船が左舷正横後1度640メートルのところとなり、その後B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、相手船が避航船なので、いずれ自船の進路を避けてくれるものと思い、Bに対する動静監視を十分に行わなかったため、このことに気付かなかった。

a 受審人は、警告信号を行うことも、衝突を避けるための協力動作をとることもなく続航し、15時49分市原灯台から037度950メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、その左舷船首部にBの右舷中央部が後方から10度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の南南東風が吹き、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、b1、b2両受審人ほか4人が乗り組み、スパイラル鋼管約140トンを積載し、船首2.2メートル船尾3.8メートル

ルの喫水をもって、同日15時38分千葉港千葉第2区所在の製鉄会社の生浜岸壁を発し、徳島県徳島小松島港に向かった。

b1受審人は、離岸操船に引き続き、出港作業を終えて昇橋したb2受審人を見張りに就け、レーダーを2台作動させて操船に当たり、15時44分市原灯台から089度1.27海里の地点で、千葉港内を航行中であったが、2海里レンジに設定したレーダー及び目視で周囲に航行の支障となる船舶がいなかったことと、b2受審人の操船技量を高く評価して信頼していたうえ、単独での同港内の通航経験もあったことから、船橋当直を任せても無難に航行してくれるものと思い、自ら操船の指揮を執ることなく、設定した針路及び速力並びに市原航路を通航せずに千葉航路に入航して浦賀水道に向かうことのみ引き継いで降橋した。

b2受審人は、船橋当直を引き継いで直ちに針路を292度に定めて自動操舵とし、12.3ノットの速力で、舵輪後方に立った姿勢で見張りに当たって進行した。

15時45分半少し前b2受審人は、市原灯台から081度1.05海里の地点に至り、針路を289度に転じて続航した。

b2受審人は、針路を転じたとき、右舷船首方約780メートルのところにAを初認し、15時46分市原灯台から077度1,700メートルの地点に達したとき、同船が右舷船首57度640メートルのところとなり、その後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したが、同船を初認したときにAの速力が自船よりも速いと判断したため、Aが自船の前路を無難に航過していくものと思い、Aに対する動静監視を十分に行わなかったため、このことに気付かなかった。

b2受審人は、15時48分半少し過ぎ右舷正横至近にAを認め

て左舵一杯をとったものの、及ばず、Bは、船首が267度を向き、11.6ノットの速力となったとき、前示のとおり衝突した。

自室で休息していたb1受審人は、衝撃を感じて直ちに昇橋して衝突の事実を知り、事後の措置に当たった。

衝突の結果、Aは、左舷船首部外板に凹損を含む擦過傷を生じたが、のち修理され、Bは、右舷中央部の水線上外板に擦過傷等を生じた。

(航法の適用)

本件は、港則法適用港である千葉港千葉第2区において、西行中のAと北上中のBとが衝突したもので、同法の適用について検討する。

Aは小型船及び汽艇等以外の船舶、Bは小型船に該当することから、港則法第18条第2項の適用が考えられるが、事実の経過で示したとおり、Aが小型船及び汽艇等以外の船舶であることを示す国際信号旗の数字旗1を表示しておらず、Aとほぼ同型のBからAが小型船及び汽艇等以外の船舶と判断することは困難で、同条第2項を適用するのは適当ではなく、また、同法には本件に適用される航法規定がないので、一般法である海上衝突予防法が適用される。

A及びBは、いずれも航行中の動力船に該当し、互いに他の船舶の視野の内にある状況下、進路を横切る態勢で接近し衝突に至ったものであることから、本件は、海上衝突予防法第15条の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、千葉港千葉第2区において、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する際、北上するBが、動静監視不十分

で、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、西行するAが、動静監視不十分で、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。

Bの運航が適切でなかったのは、船長が、千葉港内を航行中、自ら操船の指揮を執らなかったことと、船橋当直中の二等航海士が、動静監視を十分に行わなかったことによるものである。

b 2 受審人は、千葉港千葉第2区において、千葉航路に向けて北上中、右舷船首方にAを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同船に対する動静監視を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、Aを初認したときに同船の速力が自船よりも速いと判断したため、Aが自船の前路を無難に航過していくものと思い、Aに対する動静監視を十分に行わなかった職務上の過失により、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ことに気付かず、同船の進路を避けずに進行して衝突を招き、A、B両船にそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

以上のb 2 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。

a 受審人は、千葉港千葉第2区において、千葉航路に向けて西行中、ほぼ左舷正横にBを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同船に対する動静監視を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、相手船が避航船なので、いずれ自船の進路を避けてくれるものと思い、Bに対する動静監視を十分に行わなかった職務上の過失により、衝突のおそれのある態勢で接近する同船に気付かず、警告信号を行うことも、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Bとの衝突を招き、A、B両船にそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

以上の a 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。

b 1 受審人は、千葉港千葉第 2 区において、同港内を航行する場合、自ら操船の指揮を執るべき注意義務があった。しかるに、同人は、2 海里レンジに設定したレーダー及び目視で周囲に航行の支障となる船舶がいなかったことと、b 2 受審人の操船技量を高く評価して信頼していたうえ、単独での同港内の通航経験もあったことから、船橋当直を任せても無難に航行してくれるものと思い、自ら操船の指揮を執らなかった職務上の過失により、b 2 受審人が、A に対する動静監視を十分に行わずに進行して衝突する事態を招き、A、B 両船にそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

以上の b 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 7 月 1 5 日

横浜地方海難審判所

審判官 吉 川 弘 一