

令和2年神審第30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 大阪湾水先区一級水先人

本件について、当海難審判所は、理事官大野浩出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 の大阪湾水先区一級水先人の業務を1箇月停止する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生年月日時刻及び場所

平成30年5月4日07時03分少し前

大阪湾

2 船舶の要目

船種	船名	貨物船A	貨物船B
国際総トン数		97,825トン	9,566トン
全長		338.17メートル	141.0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		64,032キロワット	8,280キロワット

3 事実の経過

Aは、船首端から船橋前面までの距離が246メートルの船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋前部中央に操舵スタンド、その左舷側に機関遠隔操作盤、右舷側にレーダー2台及び電子海図情報表示装置2台をそれぞれ備え、クロアチア共和国籍の船長a2ほか同国籍3人、フィリピン共和国籍16人、ロシア連邦国籍2人、インド国籍2人、中華人民共和国籍2人及びルーマニア国籍1人の船員が乗り組み、船員の家族3人を便乗させ、コンテナ貨物9,600トンを積載し、船首12.85メートル船尾13.35メートルの喫水をもって、平成30年4月28日シンガポール共和国シンガポール港を発し、阪神港神戸第3区に向かった。

ところで、Aの操縦性能は、操縦性能試験結果表写によると、載貨状態で、10.0ノットの前進速力で航走中、舵角35度を取って右旋回したときの最大横距及び同縦距がそれぞれ1,170メートル及び770メートル並びに同舵角を取って左旋回したときの最大横距及び同縦距がそれぞれ980メートル及び790メートルで、12.0ノットの前進速力で航走中、全速力後進発令から船体停止までに要する時間及び同航走距離がそれぞれ7分54秒及び1.0海里であった。

a2船長は、越えて5月4日04時57分友ヶ島灯台南方約7海里に指定された大阪湾水先区水先人の乗船地点で、a1受審人を乗船させ、パイロットカードを提示して自船の操縦性能及び周囲の状況を説明した後、同人にきょう導を委ね、一等航海士及び実習生を見張り、三等航海士をテレグラフ操作、甲板手を手動操舵にそれぞれ当たらせ、自身は操船指揮を執り、紀伊水道を北上した。

a1受審人は、操舵室前面中央に備えたジャイロレピーター付近に立ってきょう導に当たり、由良瀬戸を通過したのち、六甲アイランド

南方の神戸沖埋立処分場東方に設けられた掘下げ済水路（以下「東水路」という。）を經由する予定で、大阪湾を北上し、06時30分少し過ぎ神戸空港東進入灯台E2施設灯（以下「E2施設灯」という。）から196度（真方位，以下同じ。）7.39海里の地点で、針路を040度に定め、18.4ノットの速力（対地速力，以下同じ。）から徐々に減速を始め、手動操舵により進行した。

a1受審人は、06時45分右舷船首方7.1海里のところに、阪神港大阪第6区を南下中のBを初認したのち、同船が右転し、同港神戸区に向けて西行するのを認め、06時55分半少し前E2施設灯から132度3.03海里の地点で、東水路南口に向けて緩やかに左旋回を始めた。

06時58分少し前a1受審人は、E2施設灯から121度3.03海里の地点に達し、船首が030度を向き、13.6ノットの速力となったとき、Bが右舷船首35度1.46海里のところとなり、その後同船と衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、Bと同船の背景を見比べて、Bの方位が左方に変わっているように見えたことから、同船の船尾方を支障なく航過できるものと思い、Bに対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かず、直ちに機関を全速力後進にかけて行きあしを減じるなど、衝突を避けるための措置をとることなく続航した。

こうして、a1受審人は、緩やかに左旋回を続けて進行中、07時02分少し前船首至近にBを認めて衝突の危険を感じ、左舵一杯を取って機関を全速力後進としたものの、及ばず、07時03分少し前E2施設灯から098.5度2.93海里の地点において、Aは、001度を向き、11.3ノットの速力となったとき、その船首がBの左舷後部に後方から48度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の西南西風が吹き、潮候は上げ潮の末期に当たり、視界は良好であった。

また、Bは、船首端から船橋前面までの距離が111メートルの船尾船橋型鋼製貨物船で、中華人民共和国籍の船長bほか同国籍の船員17人が乗り組み、コンテナ貨物4,375.8トンを積載し、船首5.2メートル船尾7.0メートルの喫水をもって、同日06時06分阪神港大阪第3区を発し、神戸中央航路を經由する予定で、同港神戸第3区に向かった。

b船長は、一等航海士、三等航海士及び甲板手を在橋させ、自身は操船指揮を執り、06時51分阪神港大阪第6区を南下中、右舷船首方4.3海里のところに、大阪湾を北上中のAを初認し、06時55分少し前E2施設灯から105度4.72海里の地点で、針路を神戸中央航路南口に向く293度に定め、13.8ノットの速力で、手動操舵により進行した。

b船長は、06時58分少し前E2施設灯から103.5度4.03海里の地点に達したとき、Aが左舷船首48度1.46海里のところとなり、その後、同船が自船に向かって緩やかに左旋回をしながら衝突のおそれがある態勢で接近するのを認めたが、直ちに機関を全速力後進にかけて行きあしを減じるなど、衝突を避けるための措置をとることなく続航した。

こうして、b船長は、同じ針路及び速力で進行中、07時01分僅か過ぎE2施設灯から101.5度3.32海里の地点に至り、自船に向かって左旋回を続けるAに衝突の危険を感じ、汽笛を吹鳴するとともに右舵を取ったものの、及ばず、船首が313度を向き、13.6ノットの速力となったとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、船首ブルワークに曲損、船首外板に擦過傷等を、

Bは、左舷船尾部外板に破口、左舷船橋構造物に破損、積載中のコンテナの脱落及び凹損等をそれぞれ生じた。

(航法の適用)

本件は、海上交通安全法の適用海域である、阪神港神戸区南方沖合の大阪湾において、東水路の南口に向けて減速しながら左旋回中のAと神戸中央航路の南口に向けて西行中のBが衝突したもので、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（以下「予防法」という。）が適用される。

両船は、互いに視野の内にあり、衝突のおそれがある見合い関係が生じたとき、Bは、一定の針路及び速力によって航行中であったものの、Aは、衝突の約7分前に減速しながら左旋回を始め、一定の針路及び速力によって航行中でなかったと認められることから、本件に予防法の定型航法の規定を適用することはできない。

したがって、本件は、予防法第38条及び第39条を適用して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、阪神港神戸区南方沖合の大阪湾において、東水路の南口に向けて減速しながら左旋回中のAと神戸中央航路の南口に向けて西行中のBが、衝突のおそれがある態勢で接近する状況となった際、Aが、動静監視不十分で、衝突を避けるための措置をとらなかったことと、Bが、衝突を避けるための措置をとらなかったこととによって発生したものである。

a 1 受審人は、阪神港神戸区南方沖合の大阪湾において、東水路の南口に向けて航行中、右舷船首方に西行中の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。ところが、同人は、Bの船尾方を支障なく航過できるものと思い、同船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、Bと衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、直ちに機関を全速力後進にかけて行きあしを減じるなど、衝突を避けるための措置をとることなく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2号を適用して同人の大阪湾水先区一級水先人の業務を1箇月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和3年3月17日

神戸地方海難審判所

審判官 下 條 正 昭