

令和3年横審第36号

裁 決

貨物船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 六級海技士（航海）（履歴限定）

本件について、当海難審判所は、理事官桐井晋司出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 の六級海技士（航海）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

令和2年6月18日02時39分半僅か前

静岡県浜名港南西方沖合

2 船舶の要目

船種	船名	貨物船A	貨物船B
総トン数		749トン	8,306トン
全長		83.13メートル	143.30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		1,471キロワット	6,656キロワット

3 事実の経過

(1) Aの構造及び設備等

Aは、平成30年2月に進水したバウスラスターを装備する船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋には、前部中央に操舵スタンド、その左舷側にレーダー2台及び電子海図システム、右舷側に機関及びバウスラスター各遠隔操縦装置、前部右舷天井に第一種船橋航海当直警報装置（以下「当直警報装置」という。）をそれぞれ設け、船首端から71メートル、右舷舷側から9メートル左方の船橋上方にGPSアンテナが設置されていた。

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3分に設定されていた。

(2) Bの構造及び設備等

Bは、バウスラスターを装備する船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋には、操舵スタンド、レーダー2台及び電子海図情報表示装置等を設け、船首端から115メートル、右舷舷側から7メートル左方の船橋上方に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、船長a2及びa1受審人ほか3人が乗り組み、アスファルトピッチ1,896トンを積載し、船首4.1メートル船尾5.2メートルの喫水をもって、令和2年6月17日13時10分千葉港千葉第4区を発し、名古屋港第3区に向かった。

ところで、a2船長は、船橋当直体制を、00時00分から04時00分まで及び12時00分から16時00分までをa1受審人が、04時00分から08時00分まで及び16時00分から20時00分までを一等航海士が、08時00分から12時00分まで

及び20時00分から24時00分までを自身がそれぞれ入直する、単独の4時間3直制とし、出入港時、狭水道通過時等には、自ら昇橋して操船の指揮を執っていた。

a 1 受審人は、23時30分浜名港南東方沖合で昇橋し、a 2 船長から引き継いで単独の船橋当直に就き、航行中の動力船の灯火を表示し、3海里レンジ及びオフセンターで前方が9海里まで映る6海里レンジ設定としたレーダー並びに電子海図システムをそれぞれ作動させ、舵輪後方に置いた椅子に腰掛けた姿勢で操船に当たり、翌18日02時00分僅か過ぎ浜名港口離岸導流堤灯台（以下「導流堤灯台」という。）から220度（真方位、以下同じ。）9.20海里的の地点で、針路を270度に定めて自動操舵とし、12.3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、a 1 受審人は、目視及びレーダーで前路を一見して航行の支障となる船舶を見掛けなかったことから気が緩んで眠気を催し、椅子に腰掛けた姿勢で操船を続けると居眠りに陥るおそれがあったが、これまで居眠りに陥ったことがなかったので、まさか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体を動かすなど、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった。

a 1 受審人は、同じ姿勢を続けるうち、いつしか居眠りに陥り、無意識に身体を動かしたのか、当直警報装置が作動せずに居眠りしたまま続航し、02時36分半僅か前導流堤灯台から243度15.17海里的の地点に至ったとき、正船首1,130メートルのところに、Bが表示する紅、紅、緑3灯を視認することができ、その後漂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このことに気付かず、Bを避けることなく進行し、02時39分半少し前同船からレーザー光線

の照射を受けて目覚め、正船首至近に迫ったBを認めて左舵一杯をとったものの、効なく、02時39分半僅か前導流堤灯台から244度15.69海里の地点において、Aは、原針路、原速力のまま、その船首部がBの右舷船尾部に後方から75度の角度で衝突した。

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。

当時、天候は曇りで風力1の東北東風が吹き、潮候はほぼ高潮時にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、大韓民国籍の船長b 1及び二等航海士b 2ほか同国籍の船員3人、ミャンマー連邦共和国籍の船員9人及び中華人民共和国籍の船員7人が乗り組み、コンテナ貨物3,578.6トンを積載し、船首4.8メートル船尾7.2メートルの喫水をもって、同月17日12時54分京浜港横浜第5区を発し、三重県四日市港に向かった。

b 2二等航海士は、翌18日00時00分浜名港南方沖合で昇橋し、三等航海士から引き継いで船橋当直に就き、航行中の動力船の灯火を表示し、レーダー2台及び電子海図情報表示装置をそれぞれ作動させて操船に当たり、01時10分前示衝突地点付近に至り、伊良湖水道航路まで約15海里となったことから、入航時刻調整のため、船舶の操縦性能を制限する故障その他の異常な事態は生じていなかったものの、対水速力を有する航行中の運転不自由船の灯火を表示し、船首を北西方に向け、機関を停止して漂泊を始めた。

b 2二等航海士は、02時15分頃右舷船尾方約5海里のところ、東行するAのレーダー映像を初めて探知し、02時33分頃同船の白、白、紅、緑4灯を視認し、02時36分半僅か前衝突地点で、船首が347度を向いていたとき、Aが右舷船尾77度1,130

メートルのところとなり、その後同船が自船に向首したまま衝突のおそれがある態勢で接近していることを認めたものの、Aに対して警告信号を行うことも、避航の気配がないまま間近に接近しても、機関を使用して移動するなど、衝突を避けるための措置をとることもなく漂泊を続けた。

こうして、b2二等航海士は、02時39分半少し前右舷船尾至近に迫ったAに危険を感じ、同船に対してレーザー光線の照射を行い、機関を起動したものの、どうすることもできず、Bは、船首が345度を向いたとき、前示のとおり衝突した。

b1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。

衝突の結果、Aは、球状船首に破口を伴う擦過傷等を、Bは、右舷船尾部外板に破口を伴う擦過傷等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、特別法である港則法及び海上交通安全法の適用がない浜名港南西方沖合において、航行中のAと漂泊中のBが衝突したもので、一般法である海上衝突予防法が適用されることとなるが、Bが運転不自由船の灯火を表示していたものの、運転不自由船に該当しないことから、同法第18条の規定は適用されず、また、同法には両船の関係について規定した条文がないので、本件は、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、浜名港南西方沖合において、名古屋港に向けて航

行中のAが、居眠り運航の防止措置が不十分で、前路で漂泊中のBを避けなかったことによって発生したが、Bが、警告信号を行わず、衝突を避けるための措置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、浜名港南西方沖合において、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名古屋港に向けて航行中、前路を一見して航行の支障となる船舶を見掛けなかったことから気が緩んで眠気を催した場合、同じ姿勢で操船を続けると居眠りに陥るおそれがあったのだから、居眠りに陥ることのないよう、椅子から立ち上がって体を動かすなど、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。しかるに、同人は、これまで居眠りに陥ったことがなかったのに、まさか居眠りに陥ることはないものとも思い、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、前路で漂泊中のB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六級海技士（航海）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4年1月27日

横浜地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁