

令和4年横審第12号

裁 決

貨物船A灯浮標衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官熊谷貴樹出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人aの四級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和3年4月7日09時31分半僅か前

伊勢湾中央部

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

総トン数 498トン

全 長 64.95メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 736キロワット

### 3 事実の経過

Aは、船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋内中央に操舵装置、左舷側にレーダー2台及びGPSプロッター、右舷側に機関遠隔操縦装置がそれぞれ配置され、a受審人ほか5人が乗り組み、空倉のまま、入渠の目的で、船首1.2メートル船尾3.2メートルの喫水をもって、令和3年4月7日07時50分名古屋港を発し、阪神港に向かった。

a受審人は、出航操船に引き続き船橋当直に当たり、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、09時01分僅か前中部国際空港南進入灯施設先端灯（以下「先端灯」という。）から319度（真方位、以下同じ。）5.1海里の地点で、針路を169度に定めて自動操舵とし、12.6ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a受審人は、09時28分半少し前先端灯から234度2.9海里の地点で、乗船したばかりの甲板員に船橋当直全般についての指導及び教育を実施していたとき、伊勢湾第5号灯浮標（以下「第5号灯浮標」という。）まで正船首1,400メートルとなり、同灯浮標に向首接近する状況であったが、同甲板員を指導することに気をとられ、船位の確認を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

a受審人は、同じ針路及び速力で続航し、09時31分少し過ぎ同灯浮標を至近に認めて左舵をとったものの、効なく、09時31分半僅か前先端灯から222度3.3海里の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、その右舷船首部が、第5号灯浮標に衝突した。

当時、天候は晴れで風力4の北西風が吹き、潮候はほぼ低潮時にあたり、視界は良好であった。

衝突の結果、Aは右舷船首部に擦過傷を、第5号灯浮標は防護枠に曲損等をそれぞれ生じ、のちいずれも修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件灯浮標衝突は、伊勢湾において、阪神港に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、第5号灯浮標に向首進行したことによって発生したものである。

a 受審人は、伊勢湾において、阪神港に向けて航行する場合、第5号灯浮標に向首進行しないよう、船位の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、甲板員を指導することに気をとられ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、第5号灯浮標に向首接近する状況に気付かないまま進行し、同灯浮標に衝突する事態を招き、Aの右舷船首部に擦過傷を、第5号灯浮標の防護枠に曲損等をそれぞれ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2号を適用して同人の四級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和4年11月16日

横浜地方海難審判所

審判官 大 北 直 明