

令和3年神審第2号

裁 決

貨物船AヨットB衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A一等航海士

海技免許 四級海技士（航海）

受 審 人 b

職 名 B船長

操縦免許 小型船舶操縦士

補 佐 人 1人

本件について、当海難審判所は、理事官高木省吾及び同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 の四級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

受審人 b 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2年3月3日04時23分

熊野灘

2 船舶の要目

船種	船名	貨物船A	ヨットB
総トン数		499トン	
全長		74.22メートル	
登録長			7.93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	13キロワット

3 事実の経過

Aは、平成21年3月に進水した船尾船橋型貨物船で、船橋前部中央に操舵スタンド、その左舷側にレーダー2台、右舷側にGPSプロッター及び機関遠隔操縦装置がそれぞれ装備され、船長a2及びa1受審人ほか3人が乗り組み、ロール紙約844トンを積載し、船首2.8メートル船尾3.6メートルの喫水をもって、令和2年3月2日15時10分愛媛県三島川之江港を発し、静岡県清水港に向かった。

a1受審人は、翌3日03時30分和歌山県潮岬南東方沖合で昇橋して単独の船橋当直に就き、航行中の動力船の法定灯火を表示し、舵輪の左舷側に立って操船に当たり、コースアップ表示で6海里レンジとしたレーダー1台及びGPSプロッターをそれぞれ作動させ、03時51分少し過ぎ下田原港南防波堤灯台（以下「南防波堤灯台」という。）から183度（真方位、以下同じ。）5.44海里の地点で、針路を044度に定めて自動操舵とし、機関を回転数毎分240にかけ、10.9ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a1受審人は、04時20分南防波堤灯台から117度3.82海里の地点に達したとき、右舷船首9度1,360メートルのところに、Bの紅1灯を視認することができ、その様子から帆走中であることが分かり、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、左舷方の陸岸から出航してくる漁船の動静に気をとられ、見張

りを十分に行わなかったもので、このことに気付かずに続航した。

こうして、a 1 受審人は、Bの進路を避けることなく進行中、04時23分南防波堤灯台から109度4.02海里の地点において、Aは、原針路、原速力のまま、その右舷船首部がBの船首に前方から59度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の北西風が吹き、潮候はほぼ低潮時に当たり、視界は良好であった。

a 2 船長は、自室で休息していたところ、衝突に気付いて昇橋し、事後の措置に当たった。

また、Bは、船内機を有し、船体中央部にキャビン、同後部にコックピットを配したFRP製プレジャーヨットで、キャビン後部の出入口左舷側に真風速計及びGPSプロッター、同出入口右舷側に船首方位計、相対風向風速計及び対水速力計並びに船尾部に自動操舵装置及びチラーがそれぞれ装備され、b受審人が1人で乗り組み、ポータブル型エアホーンを備え、回航の目的で、船首0.2メートル船尾1.4メートル、バラストキール下端まで1.8メートルの各喫水をもって、同月1日14時00分神奈川県三浦市所在のマリーナを発し、大阪府泉佐野市所在のマリーナに向かった。

ところで、Bが装備している自動操舵装置は、マグネットコンパスの船首方の指示を維持するように電動モーターでロットを動かし、同装置に連結したチラーを操作することにより、自動操舵がとれる構造であった。

b受審人は、発航後、航海計器用の蓄電池を充電するため機関を中立運転として帆走に切り替え、GPSプロッターを作動させ、コックピット左舷側座席の船首寄りに腰を下ろして自動操舵装置で操船に当たり、翌2日23時15分潮岬沖合通過時刻調整のため、ジブセール

を風上側に張り出してメインセイルを風下側に弛ませて減速し、航行中の帆船の法定灯火を表示して、翌3日04時00分南防波堤灯台から095度4.97海里の地点で、針路を283度に定め、左方に50度圧流され、3.8ノットの速力で、自動操舵により進行した。

b受審人は、04時20分南防波堤灯台から107度4.13海里の地点に達したとき、左舷船首59度1,360メートルのところから東行するAの白、白、緑3灯を視認することができ、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、定針したとき船首方に他船を認めなかったことから、航行の支障となる他船はいないものと思い、見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かずに続航した。

こうして、b受審人は、Aに対して避航を促す音響信号を行うことも、衝突を避けるための協力動作をとることもなく進行中、Bは、原針路、原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、右舷船首部外板に修理を要しない擦過傷を生じ、Bは、船首外板に圧損、マストに折損等を生じたが、後に修理された。

(航法の適用)

本件は、夜間、熊野灘において、東行中のAと帆走で西行中のBとが衝突したもので、衝突地点付近は、特別法である海上交通安全法及び港則法の適用海域がないので、一般法である海上衝突予防法が適用される。

両船は互いに視野の内にある状況下、Aは航行中の動力船である法定灯火を、Bは航行中の帆船である法定灯火をいずれも表示していたことから、本件は、海上衝突予防法第18条を適用して各種船舶間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、夜間、熊野灘において、東行中の動力船であるAが、見張り不十分で、西行中の帆船である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、避航を促す音響信号を行わず、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。

a 1 受審人は、夜間、熊野灘において、清水港に向けて航行する場合、接近する他船を見落とすことのないよう、見張りを十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、左舷方の陸岸から出航する漁船の動静に気をとられ、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、帆船であるBに気付かず、同船の進路を避け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四級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

b 受審人は、夜間、熊野灘において、帆走する場合、接近する他船を見落とすことのないよう、見張りを十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、定針したとき周囲を一べつして船首方に他船を認めなかったことから、航行の支障となる他船はいないものと思い、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、衝突のおそれがある態勢で接近するAに気付かず、避航を促す音響信号を行うことも、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 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4年1月11日

神戸地方海難審判所

審判官 鈴木 勲