

令和3年神審第14号

裁 決

貨物船A漁船B衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A二等航海士

海技免許 締約国資格受有者承認証

受 審 人 b 1

職 名 B甲板員

操縦免許 小型船舶操縦士

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b1の小型船舶操縦士の業務を1箇月停止する。

受審人a1を戒告する。

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10月4日00時30分

高知県足摺岬南方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

漁船B

総トン数	113,990トン	19トン
全長	319.58メートル	
登録長		18.41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	22,432キロワット	735キロワット

3 事実の経過

Aは、平成21年12月に進水した船尾船橋型のばら積み貨物船で、船橋前部中央に操舵スタンド、その右舷前方にレーダー2台及び1号電子海図情報表示装置、左舷前方に2号電子海図情報表示装置をそれぞれ装備し、いずれもフィリピン共和国籍の船長a2及びa1受審人ほか、同国籍の船員19人が乗り組み、鉄鉱石108,985トンを積載し、船首12.00メートル船尾13.27メートルの喫水をもって、令和2年9月27日18時48分茨城県鹿島港を発し、大分港に向かった。

a2船長は、途中、入港時刻を調整するため、2回漂泊を行った後、越えて10月3日00時12分足摺岬灯台から185度（真方位、以下同じ。）24.2海里の地点で、3回目の漂泊を開始し、漂泊中の船橋当直を、00時から04時まで及び12時から16時までをa1受審人、04時から08時まで及び16時から20時までを一等航海士、08時から12時まで及び20時から24時までを三等航海士がそれぞれ入直する、単独の4時間3直制とした。

a1受審人は、翌4日00時00分足摺岬灯台から222度58.4海里となる北緯32度00分東経132度15分（以下「基点」という。）から355.5度3.0海里の地点で、昇橋して三等航海士から引き継いで単独の船橋当直に就き、航行中の動力船を示す法定灯火を表示したほか、Aに操縦性能を制限する故障その他の異常な

事態が生じていなかったものの、紅色全周灯 2 個を垂直線上に、せん光を発する綠色全周灯 1 個及び全ての甲板照明灯を点灯し、電子海図情報表示装置及び 6 海里レンジとしたレーダー 1 台を作動させ、船首を北東方に向けて機関を停止し、折からの海潮流により 2 3 5 度の方向に 1.2 ノットの速力（対地速力，以下同じ。）で圧流されながら漂泊を続けた。

a 1 受審人は、00 時 08 分 B のレーダー映像を初めて認め、00 時 15 分右舷ウイングに出て船尾方に同船の白、紅、緑 3 灯を視認し、00 時 20 分基点から 3 4 8 度 2.8 海里の地点に達して船首が 0 4 3 度を向いていたとき、B が左舷船尾 4 度 1.8 海里のところとなり、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する状況を認めたが、B は小型船なのでもう少し接近してから自船を避けるものと思い、B に対して警告信号を行わずに漂泊を続けた。

こうして、a 1 受審人は、右舷ウイングで B の動静を監視しながら漂泊中、00 時 30 分基点から 3 4 4 度 2.7 海里の地点において、A は、船首が 0 3 9 度を向いたとき、その右舷船尾部に B の船首が後方から 8 度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風はほとんどなく、付近には流向 2 3 5 度、流速 1.2 ノットの海潮流があった。

a 2 船長は、自室で休息中、衝撃音を聞いて昇橋した三等航海士から連絡を受けて衝突の事実を知り、事後の措置に当たった。

また、B は、船体中央やや船尾寄りに操舵室を設けたかつお一本釣り漁業に従事する F R P 製漁船で、同室前部中央に舵輪、その左舷側に G P S プロッター及びレーダー並びに右舷側に遠隔操舵装置及び機関遠隔操縦装置がそれぞれ備えられ、船長 b 2 及び b 1 受審人ほかインドネシア共和国籍の技能実習生 6 人を含む 7 人が乗り組み、水揚げ

後の帰航の目的で、船首0.8メートル船尾1.0メートルの喫水をもって、同月3日10時00分鹿児島港を発し、高知県宇佐港に向かった。

なお、b1受審人は、昭和50年11月に一級小型船舶操縦士の免許を取得し、平成23年3月に一級小型船舶操縦士免許証を更新したものの、その後更新手続を行っていなかったため、同免許証が失効中であった。

b1受審人は、23時50分基点から250.5度5.8海里の地点で、技能実習生1人と共に船橋当直に就き、航行中の動力船を示す法定灯火を表示したほか、黄色回転灯を点灯し、GPSプロッター及びコースアップ表示で3海里レンジとしたレーダーを作動させ、操舵室左舷側の椅子に腰を掛けた姿勢で操船に当たり、技能実習生を同室右舷側天井に設けた天窓から顔を出させて見張りに就け、針路を047度に定めて自動操舵とし、折からの海潮流により左方に1度圧流され、9.8ノットの速力で進行した。

b1受審人は、翌4日00時00分基点から259度4.3海里の地点に達したとき、レーダーに他船が映っていなかったことから気が緩み、眠気を催したが、それほど強い眠気ではなかったため、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ることなく続航した。

b1受審人は、同じ姿勢で操船を続けて間もなく居眠りに陥り、00時20分基点から307.5度2.4海里の地点に達したとき、正船首1.8海里のところAの白、紅、紅3灯、緑色せん光灯及び甲板照明灯の明かりを視認することができ、ほとんど移動しない様子から漂泊中であることが分かり、その後同船に向首したまま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、技能実習生も居眠りに

陥っていて報告を受けず，この状況に気付かずに進行した。

こうして，b 1 受審人は，Aを避けることなく続航中，Bは，原針路，原速力のまま，前示のとおり衝突した。

b 2 船長は，操舵室後方の寝台で休息中，衝撃音で目覚め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は右舷船尾部外板に修理を要しない擦過傷を生じ，Bは船首船縁に亀裂等を生じたが，後に修理された。

（航法の適用）

本件は，夜間，足摺岬南方沖合において，漂泊中のAと航行中のBが衝突したもので，衝突地点が日本の領海外であるものの，両船が日本籍船であることから，海上衝突予防法（以下「予防法」という。）が適用される。

Aは，紅色の全周灯 2 個を垂直線上に点灯していたものの，船舶の操縦性能を制限する故障その他の異常な事態が生じておらず，運転不自由船とは認められないことから，予防法第 18 条の各種船舶間の航法の適用はなく，予防法には，航行中の船舶と漂泊中の船舶の間に衝突のおそれが生じた場合の航法規定がないことから，本件は，同法第 38 条及び第 39 条を適用して船員の常務により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，足摺岬南方沖合において，航行中のBが，居眠り運航の防止措置が不十分で，前路で漂泊中のAを避けなかったことによって発生したが，Aが，警告信号を行わなかったことも一因をなすものである。

b 1 受審人は，夜間，足摺岬南方沖合において，椅子に腰掛けた姿勢

で操船に当たり、宇佐港に向けて航行中、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から、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。しかし、同人は、強い眠気ではなかったもので、まさか居眠りに陥ることはないものと思い、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかつた職務上の過失により、同じ姿勢を続けて居眠りに陥り、漂泊中のAに気付かず、同船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つた。

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2号を適用して同人の小型船舶操縦士の業務を1箇月停止する。

a 1受審人は、夜間、足摺岬南方沖合において、入港時間調整のため漂泊中、Bが自船に向首したまま衝突のおそれがある態勢で接近するのを認めた場合、Bに対して警告信号を行うべき注意義務があった。しかし、同人は、同船は小型船なのでもう少し接近してから自船を避けるものと思い、Bに対して警告信号を行わなかつた職務上の過失により、同船との衝突を招き、A、B両船にそれぞれ損傷を生じさせるに至つた。

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3号を適用して同人を戒告する。

よつて主文のとおり裁決する。

令和4年1月18日

神戸地方海難審判所

審判官 門 戸 俊 明