

令和4年神審第17号

裁 決

貨物船A灯浮標衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A水先人

水先免許 内海水先区一級水先人

本件について、令和4年3月8日その管轄を広島地方海難審判所から当海難審判所に移転する指定があったので、当海難審判所は、理事官岸尾光一出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 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8月15日23時15分半僅か過ぎ

安芸灘南部

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

国際総トン数 17,019トン

全 長 169.37メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 5,850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約140メートルの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、ミャンマー連邦共和国籍の船長a2ほか同国籍20人の船員が乗り組み、空倉のまま、船首3.88メートル船尾5.25メートルの喫水をもって、a1受審人ほか水先人1人が乗船したのち、令和2年8月15日17時25分岡山県水島港を発し、安芸灘を經由する予定で、ロシア連邦ポシェット港に向かった。

ところで、Aの操縦性能は、操縦性能表写によると、バラスト状態で、14.6ノットの前進速力で航走中、舵角35度をとって右旋回したときの最大縦距及び旋回横距がそれぞれ465メートル及び225メートル並びに同舵角をとって左旋回したときの最大縦距及び旋回横距がそれぞれ460メートル及び220メートルで、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5分40秒及び1,575メートルであった。

a2船長は、他の水先人にきょう導を委ね、航海士を見張り、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、備讃瀬戸及び備後灘を西行した。

a1受審人は、20時30分備後灘航路第3号灯浮標付近で、他の水先人と交替して船橋前面中央に備えたジャイロレピーター及びレーダー付近に立ってきょう導に当たり、来島海峡を通過したのち、安芸灘南航路第1号灯浮標ないし同第4号灯浮標で示される推薦航路線（以下「推薦航路線」という。）の西側を南下し、22時54分半安芸灘南航路第3号灯浮標（以下、灯浮標の名称については、「安芸灘

南航路」の冠称を省略する。) 付近に至り、船首方に第2号灯浮標を初認した。

a 1 受審人は、右舷船首方に自船より速力がやや遅い同航船（以下「同航船」という。）が航行していたことから、同船の動静を気にしながら南下を続け、23時10分少し過ぎ波妻ノ鼻灯台から318.5度（真方位、以下同じ。）1.00海里の地点で、針路を220度に定め、折からの潮流によって右方に2度圧流され、14.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって進行した。

a 1 受審人は、同航船が針路を左に転じたように感じたことから、同船と距離をとるため、推薦航路線の東側を航行することとし、23時12分僅か過ぎ波妻ノ鼻灯台から292.5度1.06海里の地点に至り、緩やかに左旋回を始めた。

a 1 受審人は、左旋回を始めたのち、左舷船首方に推薦航路線の東側を北上する旅客船（以下「旅客船」という。）を認め、同航船に加え、旅客船の動静を気にしながら続航し、23時13分半僅か過ぎ波妻ノ鼻灯台から277度1.12海里の地点に達し、船首が204度を向いたとき、第2号灯浮標が右舷船首2度840メートルのところとなり、その後同灯浮標に向かって接近する状況であったが、同航船及び旅客船の動静に気をとられ、第2号灯浮標への接近状況を把握するなど、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。

こうして、a 1 受審人は、第2号灯浮標に向かって進行し、23時15分半少し前右舷前部至近に同灯浮標を認め、右舷船尾部と距離をとるために右舵15度をとったものの、及ばず、23時15分半僅か過ぎ波妻ノ鼻灯台から259度1.42海里の地点において、Aは、

船首が197度を向き、13.8ノットの速力となったとき、その右舷後部が第2号灯浮標に衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の南東風が吹き、潮候は下げ潮の末期に当たり、視界は良好で、衝突地点付近には西方に向かう強い潮流があった。

衝突の結果、Aは、右舷後部外板に擦過傷を生じ、第2号灯浮標は、マーキング装置、防護枠等に曲損を生じたが、のち修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件灯浮標衝突は、夜間、安芸灘南部において、釣島水道に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、第2号灯浮標に向かって進行したことによって発生したものである。

a 1 受審人は、夜間、安芸灘南部において、釣島水道に向けて航行する場合、第2号灯浮標に向かって接近することのないよう、同灯浮標への接近状況を把握するなど、船位の確認を十分に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、同航船及び旅客船の動静に気をとられ、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2号灯浮標に向かって接近する状況に気付かないで進行して衝突を招き、A及び第2号灯浮標それぞれに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10月27日

神戸地方海難審判所

審判官 下 條 正 昭