

令和3年門審第17号

裁 決

貨物船A貨物船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）

本件について、当海難審判所は、理事官田之上輝美出席のうえ審理し、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。

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1月31日21時19分少し前

日向灘

2 船舶の要目

船種	船名	貨物船A	貨物船B
総トン数		998トン	1,496トン
全長		83.95メートル	75.81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		1,912キロワット	1,471キロワット

3 事実の経過

Aは、可変ピッチプロペラを装備した船尾船橋型鋼製貨物船で、操舵室前部中央に操舵スタンドを、同部右舷側に機関制御盤、2号レーダー及びGPSプロッターを、同部左舷側に1号レーダーをそれぞれ備え、船長a2及びa1受審人ほか7人が乗り組み、空倉のまま、船首1.6メートル船尾4.0メートルの喫水をもって、令和2年1月31日08時00分鹿児島港を発し、大分港に向かった。

ところで、Aの操縦性能は、海上試運転成績書（船体部）によれば、全速力前進の機関回転数毎分250にかけて14.29ノットの速力で航行中、舵角35度をとって90度の旋回に要する時間が左旋回で48.87秒、右旋回で45.90秒、左右の最大横距が124メートル及び127メートル、左右の最大縦距が232メートル及び221メートル、後進発令から船体停止までに要する時間が2分53秒、最短停止距離が629メートルであった。

a2船長は、船橋当直体制を、自身、a1受審人及び二等航海士がそれぞれ甲板員1人と組んで4時間交替の3直制とし、当直時間帯を航海の都度変更していた。また、a1受審人に対し、何か問題があるときは報告するよう指示していた。

a1受審人は、19時45分深島灯台から190度（真方位、以下同じ。）15.0海里の地点で、前直のa2船長と交替して甲板員とともに船橋当直に就き、航行中の動力船を示す法定灯火を表示し、レーダー2台及びGPSプロッターを作動させ、針路を025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。

定針したとき、a1受審人は、左舷船首方5.4海里のところに、レーダーによりBを初めて認め、白1灯を視認し、20時30分深島

灯台から168度6.6海里の地点で、レーダーによりBが自船の船首方を左舷方から右舷方に横切ったことを認めた。

a 1 受審人は、20時40分深島灯台から156度5.1海里の地点で、甲板員を浴室清掃のために降橋させて単独で船橋当直に就き、20時50分深島灯台から132度4.1海里の地点で、双眼鏡により右舷船首方1.4海里のところに、Bの白1灯及び船体を認め、同船の動静を監視しながら続航した。

21時09分少し前a 1 受審人は、深島灯台から079度4.9海里の地点に至ったとき、Bが右舷船首16度920メートルのところとなり、その頃強い便意を催したが、少しの間船橋を離れるだけなので、Bにそれほど接近することはないものと思い、自室で休憩していた船長を呼んで船橋当直を一時的に交替してもらうなど、船橋当直を適切に維持せず、操舵室左舷側後部のトイレに入った。

a 1 受審人は、21時14分少し前深島灯台から070度5.6海里の地点に達したとき、Bが右舷船首21度550メートルのところとなったものの、依然トイレに入ったままだったので、同船を追い越し衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かなかった。

こうして、a 1 受審人は、船橋を無人としたまま、Bを確実に追い越し、かつ、同船から十分に遠ざかるまでその進路を避けないで進行し、21時18分半少し過ぎトイレから出たところ、右舷船首至近にBを認め、左舵を取り、可変ピッチプロペラの翼角を0度としたものの、効なく、21時19分少し前深島灯台から062.5度6.5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Bの左舷船尾部に後方から4度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の北風が吹き、潮候は上げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

a 2 船長は、自室で休憩中、a 1 受審人からの電話連絡で衝突したことを知り、昇橋して事後の措置に当たった。

また、Bは、船尾船橋型鋼製貨物船で、操舵室に操舵スタンド、機関制御盤、1号レーダー、2号レーダー、GPSプロッター及び電子海図情報表示装置をそれぞれ備え、中華人民共和国籍の船長bほか同国籍の船員5人、ベトナム社会主義共和国籍の船員2人及びミャンマー連邦共和国籍の船員2人が乗り組み、原木1,419立方メートルを積載し、船首3.45メートル船尾4.65メートルの喫水をもって、同日18時20分宮崎県細島港を発し、大韓民国クンサン港に向かった。

ところで、Bの操縦性能は、旋回圏図によれば、空船時、舵角30度で、左右の最大横距が172メートル及び190メートル、左右の最大縦距が195メートル及び217メートルであった。

b 船長は、船橋当直体制を、自身が08時30分から12時30分まで及び20時30分から00時30分まで、一等航海士が04時30分から08時30分まで及び16時30分から20時30分まで、並びに二等航海士が00時30分から04時30分まで及び12時30分から16時30分までの、単独4時間交替の3直制としていた。

b 船長は、20時30分深島灯台から153度5.0海里の地点で、前直の一等航海士と交替して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、レーダー1台及びGPSプロッターを作動させ、針路を046度に定めて自動操舵とし、10.3ノットの速力で進行した。

b 船長は、20時40分深島灯台から134度4.7海里の地点で、針路を021度に転じ、21時00分深島灯台から092度4.6海里の地点で、左舷正横後69度1,660メートルのところに、電子

海図情報表示装置によりAを初めて認め、緑1灯を視認した。

21時14分少し前b船長は、深島灯台から065.5度5.9海里の地点に達したとき、Aが左舷正横後65度550メートルのところとなり、その後同船が自船を追い越し衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、同船に対する動静監視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、b船長は、警告信号を行わず、間近に接近しても、衝突を避けるための協力動作をとらないまま続航し、Bは、原針路及び原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、右舷船側外板に擦過傷等を生じたが、のち修理され、Bは、左舷船尾部外板に凹損等を生じた。

(航法の適用)

本件は、夜間、日向灘において、ともに北上中のAとBとが衝突したもので、衝突地点付近の海域には港則法及び海上交通安全法の適用がないので、一般法である海上衝突予防法が適用される。

本件時、両船は、航行中の動力船の灯火を表示して互いに視野の内にある状況下、AがBを追い越す態勢で接近したもので、両船の付近には航行の支障となる障害物や他船が存在せず、Aが避航義務を、Bが針路及び速力の保持、警告信号及び協力動作履行の各義務を果たすのに十分な時間的、距離的余裕があったものと認められることから、本件は、海上衝突予防法第13条の追越し船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、日向灘において、北上中のBを追い越すAが、船橋当直の維持が不適切で、Bを確実に追い越し、かつ、同船から十分に

遠ざかるまでその進路を避けなかったことによって発生したが、Bが、動静監視不十分で、警告信号を行わず、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、日向灘において、大分港に向けて北上中、強い便意を催した場合、単独で船橋当直に就いていたのだから、船橋を無人とすることのないよう、自室で休憩していた船長を呼んで船橋当直を一時的に交替してもらうなど、船橋当直を適切に維持すべき注意義務があった。しかるに、同人は、少しの間船橋を離れるだけなので、Bにそれほど接近することはないものと思い、船橋当直を適切に維持しなかった職務上の過失により、操舵室内のトイレに入り、同船を追い越し衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、Bを確実に追い越し、かつ、同船から十分に遠ざかるまでその進路を避けることなく進行して衝突を招き、A及び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。

よって主文のとおり裁決する。

令和 4 年 2 月 1 5 日

門司地方海難審判所

審判官 山 本 哲 也