

令和3年門審第22号

裁 決

貨物船A貨物船B衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（航海）

受 審 人 b

職 名 B船長

海技免許 五級海技士（航海）（旧就業範囲）

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bの五級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

受審人a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26日11時05分僅か前

福岡県苅田港

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

貨物船B

総トン数	749トン	199トン
全長	69.51メートル	56.08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	1,176キロワット	735キロワット

3 事実の経過

Aは、平成7年6月に進水した船尾船橋型の鋼製セメント運搬船で、操舵室前部中央に操舵スタンドを、同室前部右舷側に機関遠隔操縦装置を、同室前部左舷側にレーダー2台をそれぞれ備え、a受審人ほか5人が乗り組み、空倉のまま、船首1.4メートル船尾3.1メートルの喫水をもって、令和2年3月25日14時10分阪神港尼崎西宮芦屋区を発し、苅田港に向かった。

a受審人は、翌26日10時20分苅田港東方沖合で昇橋し、次席一等航海士から船橋当直を引き継ぎ、自らは操船に当たって苅田港に入航し、機関長を機関遠隔操作に、一等航海士を含む2人を船首配置に、次席一等航海士を含む2人を船尾配置にそれぞれ就け、目的の岸壁に着岸するために同港を西行した。

a受審人は、レーダー2台を作動させ、手動操舵によって航行し、11時02分僅か前右舷船首方620メートル付近にBを視認し、11時03分半少し前苅田港北防波堤灯台から254.5度（真方位、以下同じ。）1.02海里の地点で、船首が279度を向き、3.6ノットの速力（対地速力、以下同じ。）となったとき、機関を中立運転とし、前進惰力で進行した。

a受審人は、11時03分半少し過ぎ苅田港北防波堤灯台から255度1.03海里の地点に達し、船首が282度を向き、3.4ノットの速力となったとき、Bが左舷船首2度270メートルのところとなり、同船がそのままの針路で航行すれば、右舷を対して約100

メートル隔てて無難に航過する態勢であったところ、Bが自船の前路に向けて右転を開始し、新たな衝突の危険を生じさせたが、Bが自船の着岸を待っているものと思い、同船に対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かず、警告信号を行うことも、速やかに停止するなど、衝突を避けるための措置をとることもなく続航した。

こうして、a受審人は、着岸のため右舷錨を投入し、11時04分僅か前荻田港北防波堤灯台から255.5度1.05海里の地点で、船首が286度を向き、3.2ノットの速力となったとき、右回頭を開始し、11時04分半左舷船首至近に迫ったBを認めたものの、どうすることもできず、11時05分僅か前荻田港北防波堤灯台から256度1.09海里の地点において、Aは、右回頭中、船首が302度を向き、2.3ノットの速力となったとき、その左舷船尾部にBの左舷船尾が前方から31度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力3の東北東風が吹き、潮候は下げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、平成17年1月に進水した船尾船橋型の鋼製貨物船で、操舵室前部中央に操舵スタンドを、同室前部左舷側にレーダー2台、GPSプロッター及び機関遠隔操縦装置をそれぞれ備え、b受審人はか3人が乗り組み、空倉のまま、船首1.5メートル船尾2.8メートルの喫水をもって、同月26日10時55分荻田港を発し、山口県小野田港に向かった。

b受審人は、GPSプロッター及び1.5海里レンジとしたレーダー1台を作動させ、一等航海士及び二等航海士を船首配置に、機関長を船尾配置にそれぞれ就け、自らは操舵スタンド後方に立って操船に当たり、11時03分荻田港北防波堤灯台から258度1.22海里

の地点で、右舷船首方430メートル付近にAを視認し、針路を078度に定め、4.5ノットの速力で、手動操舵によって進行した。

b受審人は、11時03分半少し過ぎ荻田港北防波堤灯台から258度1.17海里の地点に達したとき、Aが右舷船首22度270メートルのところとなり、右舷を対して無難に航過する態勢の同船の前路に向けて右転を開始すると、新たな衝突の危険を生じさせる状況であったが、Aが自船の出航を待っているものと思い、Aに対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かず、港口に向けて右転を開始した。

こうして、b受審人は、11時05分少し前船首至近にAを認めて急いで左舵をとったものの、及ばず、Bは、右転中、船首が153度を向いたとき、原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、左舷船尾部外板等に擦過傷を生じ、Bは、左舷船尾部ハンドレール等に曲損を生じたが、後にいずれも修理された。

(航法の適用)

本件は、港則法が適用される荻田港において、西行中のAと東行中のBが衝突したものであるが、同法には本件に適用される航法規定がないので、一般法である海上衝突予防法が適用されることとなる。

本件時、両船は互いに視野の内にあり、Bが、衝突の約1分20秒前に右舷を対して無難に航過する態勢のAの前路に向けて右転を開始したことにより、衝突のおそれがある見合い関係が発生したもので、定型的航法を適用するための十分な時間的及び距離的余裕があったとは認められないことから、本件は、海上衝突予防法第38条及び第39条の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、荊田港において、東行中のBが、動静監視不十分で、右舷を対して無難に航過する態勢のAの前路に向けて右転を開始し、新たな衝突の危険を生じさせたことによって発生したが、西行中のA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措置をとらなかったことも一因をなすものである。

b受審人は、荊田港において、同港を東行中、右舷船首方にAを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同船に対する動静監視を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、Aが自船の出航を待っているものと思い、Aに対する動静監視を十分に行わなかった職務上の過失により、同船と右舷を対して無難に航過する態勢であることに気付かず、Aの前路に向けて右転を開始し、新たな衝突の危険を生じさせて同船との衝突を招き、A及びB両船それぞれに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2号を適用して同人の五級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

a受審人は、荊田港において、着岸のため西行中、右舷船首方にBを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同船に対する動静監視を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、Bが自船の着岸を待っているものと思い、Bに対する動静監視を十分に行わなかった職務上の過失により、右舷を対して無難に航過する態勢であった同船が自船の前路に向けて右転を開始し、新たな衝突の危険を生じさせたことに気付かず、警告信号を行うことも、衝突を避けるための措置をとることもなく進行してBとの衝突を招き、A及びB両船それぞれに損傷を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 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 3 月 23 日

門司地方海難審判所

審判官 前田 昭 広