

令和3年門審第31号

裁 決

漁船A貨物船B衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

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 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7月8日02時04分半少し前

鹿児島県種子島北東方沖合

2 船舶の要目

| | | | |
|-----------|-----------|-----|------------|
| 船 種 | 船 名 | 漁船A | 貨物船B |
| 総 ト ン 数 | 9.7トン | | 39,969トン |
| 全 長 | | | 225.00メートル |
| 登 録 長 | 11.91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 301キロワット 7,950キロワット

3 事実の経過

Aは、平成元年5月に進水し、船体中央やや船首寄りに操舵室を設け、同室前部中央に舵輪及び機関遠隔操縦装置を、同室前部左舷側に操縦席を、同室後部にレーダー及びGPSプロッターをそれぞれ備えた、全長14メートル以上20メートル未満のまぐろはえなわ漁業に従事するFRP製漁船で、a受審人ほか1人が乗り組み、操業の目的で、船首1.2メートル船尾2.0メートルの喫水をもって、令和2年7月2日05時20分宮崎県油津港を発し、鹿児島県喜界島北方沖合の漁場に向かった。

a受審人は、翌々4日03時00分目的の漁場に到着して操業を始め、翌々6日15時00分に同漁場での操業を終え、その後甲板員と操船を交替しながら種子島南方沖合の漁場に移動し、翌7日03時30分から15時00分まで操業を行った後、15時30分同漁場を発進して帰途に就いた。

a受審人は、漁場を発進後、約3時間の睡眠をとり、22時00分3時間の予定で甲板員と操船を交替し、同人が自室で休息する中、航行中の動力船の灯火を表示し、GPSプロッター及び3海里レンジとしたレーダーをそれぞれ作動させ、操縦席に腰を掛けた姿勢で単独で操船に当たって種子島東方沖合を北上し、23時00分喜志鹿埼灯台から143.5度（真方位、以下同じ。）20.8海里の地点で、針路を008度に定めて自動操舵とし、6.8ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

翌8日00時52分半a受審人は、喜志鹿埼灯台から083.5度14.9海里の地点に達したとき、レーダー及び目視で周囲を確認したところ、航行の支障となる他船を認めなかったことから、気が緩ん

で眠気を催し、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が、もうすぐ甲板員と操船を交替するので、それまでは眠気を我慢できるものと思い、操縦席から立ち上がって操船するなど、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった。

こうしてa受審人は、操縦席に腰を掛けたままの姿勢で操船を続けるうち、いつしか居眠りに陥り、02時00分喜志鹿埼灯台から059.5度18.3海里の地点に至ったとき、左舷船首66度1.1海里のところ、Bの白、白、緑3灯を視認することができ、その後同船が前路を右方に横切り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、このことに気付かず、警告信号を行うことも、間近に接近しても、行きあしを止めるなど、衝突を避けるための協力動作をとることもなく続航し、02時04分半少し前喜志鹿埼灯台から058.5度18.6海里の地点において、Aは、原針路、原速力のまま、その左舷船首にBの右舷船首部が後方から67度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の西南西風が吹き、潮候はほぼ低潮時にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、船尾船橋型の鋼製ばら積貨物船で、フィリピン共和国籍の船長b1及び二等航海士b2ほか同国籍19人の船員が乗り組み、石炭59,500トンを積載し、船首11.74メートル船尾11.78メートルの喫水をもって、同月4日20時54分（現地時間）ロシア連邦ポストチヌイ港を発し、阪神港神戸区に向かった。

b2二等航海士は、越えて同月8日00時00分頃種子島北西方沖合で船橋当直に就き、甲板手を見張りに当たらせて操船指揮を執り、航行中の動力船の灯火を表示し、レーダーを作動させながら航行を続け、01時38分少し過ぎ喜志鹿埼灯台から043.5度13.2海里

の地点で、針路を089度に定めて自動操舵とし、15.4ノットの速力で進行した。

b2二等航海士は、02時00分喜志鹿埼灯台から056.5度17.6海里の地点に達したとき、右舷船首33度1.1海里のところに、Aの白、白、紅3灯を視認することができ、その後同船が前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かなかった。

こうして、b2二等航海士は、Aの進路を避けることなく続航し、02時02分半少し前右舷船首方に同船を認め、汽笛を吹鳴して左舷一杯をとったものの、及ばず、Bは、船首が075度を向き、14.2ノットの速力となったとき、前示のとおり衝突した。

b1船長は、b2二等航海士から衝突した旨の報告を受けて昇橋し、事後の措置に当たった。

衝突の結果、Aは、船首部に圧壊を生じたが、後に修理され、Bは、右舷船首部外板に擦過傷を生じた。

(航法の適用)

本件は、夜間、種子島北東方沖合において、北上中のAと東行中のBが衝突したもので、衝突地点が港則法及び海上交通安全法の適用海域外であることから、一般法である海上衝突予防法を適用することとなる。

当時、両船は互いに他の船舶の視野の内であって、互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近して衝突したものと認められることから、本件は、海上衝突予防法第15条の横切り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、種子島北東方沖合において、A及びBの両船が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近した際、東行中のBが、見張り不十分で、前路を左方に横切るAの進路を避けなかったことによって発生したが、北上中のAが、居眠り運航の防止措置が不十分で、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受審人は、夜間、種子島北東方沖合において、操縦席に腰を掛けた姿勢で単独で操船に当たり、油津港に向けて帰航中、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、操縦席から立ち上がって操船するなど、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。しかるに、同人は、もうすぐ甲板員と操船を交替するので、それまでは眠気を我慢できるものと思い、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった職務上の過失により、操縦席に腰を掛けたままの姿勢で操船を続けるうち、いつしか居眠りに陥り、Bが前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、警告信号を行うことも、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8日

門司地方海難審判所

審判官 前田 昭 広