

令和4年門審第2号

裁 決

貨物船A灯浮標衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 三級海技士（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 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5月10日23時00分

大韓民国麗水海湾

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

総 ト ン 数 999トン

全 長 72.00メートル

機 関 の 種 類 ディーゼル機関

出 力 1,471キロワット

3 事実の経過

(1) 関係者の経歴等

(省略)

(2) 本件発生に至る経緯

Aは、日本国内及び隣国との間を運航する船尾船橋型の鋼製液化ガスばら積船で、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を、同部左舷側にレーダー2台及び電子海図情報表示装置（以下「ECDIS」という。）をそれぞれ備え、a受審人ほか10人が乗り組み、空倉のまま、船首2.8メートル船尾4.3メートルの喫水をもって、令和2年5月9日11時15分関門港門司区を発し、麗水港に向かった。

a受審人は、21時50分麗水水路南口付近で昇橋して船橋当直に就き、機関長を機関操作に当たらせ、同水路を北上し、22時47分半僅か過ぎヤンガン灯標から114度（真方位、以下同じ。）5.85海里の地点で、針路を指定錨地に向く293度に定め、13.0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受審人は、操舵スタンド後方で、立った姿勢で操船に当たり、22時57分ヤンガン灯標から114.5度3.85海里の地点に達したとき、麗水水路中央部に存在する灯浮標（以下「麗水灯浮標」という。）が正船首1,200メートルのところとなり、その後麗水灯浮標に向首進行する状況であったが、潮流により流されて同灯浮標の南側を航過するものと思い、ECDISを活用して同灯浮標との相対位置関係を把握するなど、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受審人は、麗水灯浮標に向首したまま続航し、23

時00分少し前船首至近に同灯浮標の灯火を認め、右舵一杯としたものの、効なく、23時00分ヤンガン灯標から115度3.2海里の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、同灯浮標に衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の南西風が吹き、潮候は下げ潮の初期に当たり、視界は良好であった。

衝突の結果、Aは、球状船首に凹損を伴う擦過傷を、麗水灯浮標は、浮体に凹損等をそれぞれ生じたが、のちいずれも修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件灯浮標衝突は、夜間、麗水海湾において、指定錨地に向けて入航する際、船位の確認が不十分で、麗水灯浮標に向首進行したことによって発生したものである。

a 受審人は、夜間、麗水海湾において、指定錨地に向けて入航する場合、麗水灯浮標に向首進行することのないよう、ECDISを活用して同灯浮標との相対位置関係を把握するなど、船位の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、潮流により流されて麗水灯浮標の南側を航過するものと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、同灯浮標に向首進行する状況に気付かずに衝突する事態を招き、船体及び灯浮標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9月8日

門司地方海難審判所

審判官 山 本 哲 也