

令和3年那審第15号

裁 決

油送船A漁船B衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A甲板員

海技免許 三級海技士（航海）

補 佐 人 1人

受 審 人 b

職 名 B船長

操縦免許 小型船舶操縦士

補 佐 人 1人

本件について、当海難審判所は、理事官甲斐繁利出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人bの小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

受審人a1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3年5月2日21時03分少し過ぎ

沖縄県金武中城港東方沖合

2 船舶の要目

船種	船名	油送船A	漁船B
総トン数		748トン	3.75トン
全長		71.95メートル	
登録長			9.20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	114キロワット

3 事実の経過

Aは、平成14年9月に進水し、最上層に操舵室を区画した3層の甲板室を船尾楼甲板上に設け、操舵室前部中央に操舵装置、右舷側に機関操縦装置、船内電話等を組み込んだコンソールを、同コンソール左舷側にレーダー2台を配置し、石油精製品の定期輸送に従事する、バウスラストを備えた凹甲板型の鋼製油タンカーで、船長a2及びa1受審人ほか5人が乗り組み、航空機用ジェット燃料1,800キロリットルを積み、船首3.7メートル船尾4.9メートルの喫水をもって、令和3年5月2日20時00分金武中城港を発し、沖縄県那覇港に向かった。

ところで、Aは、海上公試運転成績表によると、喫水が船首4.13メートル船尾4.91メートル、排水量2,490.14トンで、主機出力を負荷4分の4として約14ノットの速力で前進中、舵角35度とした場合、旋回径が左旋回では271.1メートル、右旋回では308.6メートル、最大縦距が左旋回では209.4メートル、右旋回では228.8メートル、そして前示状態で前進中、後進を発令して船体が停止するまでの所要時間が2分53秒で、最短停止距離が554メートルであった。

a2船長は、船橋当直を、自身、a1受審人及び一等航海士の順に

入直する単独の輪番制とするほか、嚴重な見張りをを行うことなどを夜間命令簿に記入して航行中の動力船の法定灯火を表示し、両レーダーを作動させ、出港操船に引き続いて同当直に当たりながら金武中城港東方沖合に至り、昇橋して同命令簿に署名した a 1 受審人に対し、不安を感じたら船長を呼ぶように指示して船橋当直を引き継ぎ、20時40分頃降橋した。

a 1 受審人は、船橋当直に就き、20時51分半僅か前金武中城港浜比嘉口灯標（以下「浜比嘉口灯標」という。）から057.5度（真方位、以下同じ。）2.1海里の地点で、南方を一見したところ他船を見掛けないことから、針路を171度に定めて自動操舵とし、13.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、両レーダーの前方に置いた椅子に腰を掛けた姿勢で目視による見張りに当たりながら進行した。

a 1 受審人は、20時57分予定転針地点まで1.3海里となる、浜比嘉口灯標から092度2.0海里の地点に達したとき、便意を催したが、前方に他船を見掛けないので予定転針地点に至るまでの短時間であれば操舵室を離れても航行に支障はないと思い、コンソールの船内電話で船長を呼び、交替してから降橋するなど、船橋当直を適切に維持することなく、船橋を無人とし、同室後部階段から中層の居住区画に設けられた便所に赴いた。

a 1 受審人は、21時00分浜比嘉口灯標から108.5度2.2海里の地点で、左舷船首33度1,010メートルのところに、Bが表示する白、緑2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、船橋を無人としていたので、Bの存在にも、この状況にも気付かなかった。

こうして、a 1 受審人は、Bに対して警告信号を行うことも、同船

が間近に接近しても衝突を避けるための協力動作をとることもなく、船橋を無人としたまま続航し、21時03分僅か過ぎ昇橋したところ、左舷方至近にBを初めて視認して手動操舵に切り替え、右舵一杯をとろうとしたものの、間に合わず、21時03分少し過ぎ浜比嘉口灯標から122度2.6海里の地点において、Aは、原針路及び原速力で、その左舷中央部にBの船首が後方から53度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力4の北東風が吹き、潮候は上げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

a1受審人は、Bと衝突した事実をa2船長に報告しないまま船橋当直を続けたのち、昇橋した一等航海士に同当直を引き継いで降橋した。

一等航海士は、船橋当直に当たっていたところ、海上保安庁からBと衝突の有無の連絡を受けてa2船長に報告し、その後、同船長が事後の措置にあたった。

また、Bは、昭和52年10月に進水し、船体後部に操舵室を設け、同室前部に舵輪、自動操舵及び機関操縦の各装置を装備し、舵輪後方に操縦席を備え、レーダー、GPSプロッター及び魚群探知機の各画面を同席に向けた状態で左舷内壁に設置した、はえ縄漁業等に従事するFRP製漁船で、b受審人が1人で乗り組み、そでいか漁の目的で、船首0.3メートル船尾1.2メートルの喫水をもって、令和3年4月30日00時10分金武中城港を発し、同港東方約16海里沖合の漁場に向かった。

b受審人は、航行中の動力船の法定灯火を表示するほか、黄色回転灯1個を点灯させ、03時30分頃前示漁場に到着して操業を始め、金武中城港東方沖合の各漁場を移動しながら操業を続けたのち、翌5月2日20時00分頃同港東方約10海里沖合の漁場で操業を終え、

20時20分頃同漁場を発進して帰途に就いた。

ところで、b受審人は、夜間、金武中城港東方沖合の漁場から帰港する際、沖縄県南浮原島東方沖合に拡張するさんご礁付近水域ではえ縄漁を行う漁船を見掛けたことがあり、同船が自船のレーダーに映らないこともあったので、津堅島灯台の灯光を頼りに目視で同水域に注意を払いながら同県津堅島北岸と南浮原島南岸とに挟まれた津堅口に向けて航行していた。

b受審人は、操縦席に腰を掛けた姿勢で操船に当たり、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、20時53分少し前浜比嘉口灯標から099.5度3.1海里の地点で、津堅島灯台の灯光を右舷船首方に視認し、前方を一見したところ自船に接近する他船を見掛けないことから、針路を224度に定めて自動操舵とし、7.0ノットの速力で進行した。

b受審人は、21時00分浜比嘉口灯標から114.5度2.7海里の地点に達したとき、右舷正横後4度1,010メートルのところに、Aが表示する白、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、前方を一見しても依然として自船に接近する他船を見掛けないので航行に支障はないと思い、見張りを十分に行わなかったため、Aの存在にも、この状況にも気付かなかった。

こうして、b受審人は、Aの進路を避けることなく、津堅島灯台の灯光を頼りに目視で南浮原島東方沖合に拡張するさんご礁付近水域に注意を払いながら続航し、Bは、原針路及び原速力で、前示のとおり衝突した。

b受審人は、サーチライトを照射してAを初めて視認し、海上保安庁に衝突の事実を通報した。

衝突の結果、Aは、左舷側中央部外板に修理を要しない擦過傷を生じ、Bは、船首部外板等に亀裂及び擦過傷を生じ、b受審人が外傷性頸部症候群を負った。

(航法の適用)

本件は、夜間、金武中城港東方沖合において、南下するAと西行するBとが衝突したもので、衝突地点付近の水域には港則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ことになる。

本件時、両船は、互いに視野の内にあり、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もので、両船の付近水域には航行の支障となる障害物や他船は存在せず、衝突のおそれがある態勢となってから衝突に至るまでの間、それぞれに要求される動作をとるのに十分な時間的、距離的余裕があったものと認められる。

したがって、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、金武中城港東方沖合において、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、西行する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、南下するAが、船橋当直の維持が不適切で、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。

b受審人は、夜間、金武中城港東方沖合において、帰途に就くため西行する場合、接近する他船を見落とすことのないよう、見張りを十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、前方を一見しても依然と

して自船に接近する他船を見掛けないので航行に支障はないと思い、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、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のAに気付かず、同船の進路を避けずそのまま進行して衝突する事態を招き、A及びB両船に損傷を生じさせ、自らも負傷するに至った。

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小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

a 1受審人は、夜間、金武中城港東方沖合において、那覇港に向け、船橋当直に就いて南下中、便意を催した場合、運航手順書に従い安全運航に努めることができるよう、コンソールの船内電話で船長を呼び、交替してから降橋するなど、同当直を適切に維持すべき注意義務があった。しかし、同受審人は、前方に他船を見掛けないので予定転針地点に至るまでの短時間であれば操舵室を離れても航行に支障はないと思い、船橋当直を適切に維持しなかった職務上の過失により、船橋を無人とし、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のBに気付かず、同船に対して警告信号を行うことも、Bが間近に接近しても衝突を避けるための協力動作をとることもないまま進行して衝突する事態を招き、A及びB両船に損傷を生じさせ、b受審人を負傷させるに至った。

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7月14日

門司地方海難審判所那覇支所

審判官 永 木 俊 文