

令和5年横審第4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 三級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官松崎範行出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 の三級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和4年10月1日01時33分少し過ぎ

三重県大王埼南東方沖合

2 船舶の要目

船種	船名	貨物船A	貨物船B
総トン数		12,690トン	
国際総トン数			13,267トン
全長		165.00メートル	161.85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		11,935キロワット	11,440キロワット

3 事実の経過

(1) Aの設備及び性能等

Aは、バウ及びスターンスラスタをそれぞれ装備する船首船橋型の鋼製自動車運搬船で、船橋内前部中央にレピーターコンパスが、歩行スペースを空けた後方に、操舵スタンド、その左舷側に機関操作コンソールが、右舷側に1号レーダー、電子海図情報表示装置、2号レーダーがそれぞれ設置され、船首端から15メートル後方、左舷端から2メートル右方の船橋上部にGPSアンテナを設置していた。

操縦性能は、海上試運転成績書及び旋回能力表各写によれば、通常積載時、右旋回試験では、機関回転数毎分123翼角25.9度舵角35度の21.0ノットの状態で、90度回頭に要する時間が70秒で、縦距及び最大横距がそれぞれ500メートル及び650メートルで、後進力試験では、前進速力20.8ノットの状態で、後進発令から船体が停止するまでの航走距離が1,101メートル、時間が224秒であった。

(2) Bの設備及び性能等

Bは、バウスラスタを装備する船尾船橋型の鋼製コンテナ船で、自動衝突予防援助装置を備えたレーダー2台、GPSプロッター、電子海図情報表示装置がそれぞれ設置され、船首端から132メートル後方、左舷端から14メートル右方の船橋上部にGPSアンテナを設置していた。

操縦性能は、海上試運転成績書写によれば、機関回転数毎分127の20.7ノットの状態で、右旋回試験では、90度回頭に要する時間が70秒で、縦距及び横距は490メートル及び233メートルで、左旋回試験では、90度回頭に要する時間が63秒で、

縦距及び横距は438メートル及び175メートルで、後進力試験では、後進発令から船体が停止するまでの航走距離が1,803メートル、時間が308秒であった。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、船長a2、a1受審人ほか11人が乗り組み、トレーラーを含む車両1,946台を積載し、船首5.85メートル船尾6.15メートルの喫水をもって、令和4年9月30日11時25分岡山県水島港を発し、名古屋港に向かった。

a1受審人は、翌10月1日00時昇橋して甲板員と船橋当直に就き、航行中の動力船の灯火を表示し、1号及び2号各レーダーをそれぞれ6海里及び12海里レンジにして作動させ、01時00分僅か過ぎ大王埼灯台から196度（真方位、以下同じ。）10.0海里の地点で針路を045度に定めて自動操舵とし、18.9ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a1受審人は、00時34分大王埼灯台から211度18.3海里の地点で、左舷船首2度約5海里のところにエ号のレーダー映像を探知したとき、自船はエ号より速いので航行に支障はないと考えて続航し、01時頃左舷船首23度約3海里のところに同船の白1灯を認めることができたものの、目視での確認は行わなかった。

a1受審人は、01時29分頃左舷方約850メートル隔ててBとほぼ並行し、01時30分少し前大王埼灯台から127度5.0海里の地点に至ったとき、同船が左舷正横後18度1,030メートルのところとなり、Bの右舷方を無難に航過した態勢であったが、自船はBよりも速く、既に同船は自船の約1海里後方にいるはずだから、左転してもBの船首方を無難に航過することができるものと思い、同船との相対位置を確認するなど、Bに対する動静監視を十

分に行わなかったもので、このことに気付かず、針路をBの前路に向く007度に転じ、同船に対し新たな衝突の危険を生じさせた。

a 1 受審人は、同じ針路及び速力で進行し、01時33分半少し過ぎ大王埼灯台から115度4.6海里の地点において、Aは、原針路及び原速力で、その左舷船尾部にBの右舷船首部が後方から38度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力1の東南東風が吹き、潮候は下げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

a 2 船長は、a 1 受審人から報告を受けて衝突の事実を知り、事後の措置に当たった。

また、Bは、中華人民共和国籍の船長b 1、二等航海士b 2ほか同国籍の船員19人が乗り組み、コンテナ6,822.6トンを積載し、船首5.8メートル船尾7.4メートルの喫水をもって、9月28日07時39分（現地時間）中華人民共和国青島港を発し、名古屋港に向かった。

b 2 二等航海士は、越えて10月1日00時00分単独で船橋当直に就き、航行中の動力船の灯火を表示し、レーダー2台を作動させ、01時00分大王埼灯台から192度7.3海里の地点を北上中、右舷後方約3海里のところAのレーダー映像を認め、その後同船の白、白、紅3灯を視認し、01時15分大王埼灯台から168度5.2海里の地点に達したとき、針路を045度に定めて自動操舵とし、13.6ノットの速力で進行した。

b 2 二等航海士は、01時29分頃右舷方約850メートル隔ててAとほぼ並行し、01時30分少し前大王埼灯台から128度4.4海里の地点に達したとき、右舷正横前15度1,030メートルのところの同船が左転して新たな衝突の危険を生じさせて接近す

る状況を認めたものの、警告信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかつた。

Bは、原針路及び原速力のまま、前示のとおり衝突した。

b 1 船長は、b 2 二等航海士から報告を受けて衝突の事実を知り、事後の措置に当たつた。

衝突の結果、Aは、左舷船尾部外板に破口及び擦過傷等を、Bは、右舷船首部外板に破口等をそれぞれ生じたが、後いずれも修理された。

(航法の適用)

本件は、夜間、大王埼南東方沖合において、共に名古屋港に向け東行中の船舶が衝突したもので、特別法である港則法及び海上交通安全法の適用がないことから、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、Aが既にBの右舷側を無難に航過し、両船の距離が1,030メートルとなったとき、Aが、Bの前路に向けて左転を開始したことにより、新たな衝突の危険が発生したもので、定型的航法を適用するための十分な距離的余裕があつ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、夜間、大王埼南東方沖合において、東行中のAが、動静監視不十分で、無難に航過した態勢であつたところ、東行中のBの前路に向けて左転し、新たな衝突の危険を生じさせたことによつて発生したが、Bが、警告信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかつた

ことも一因をなすものである。

a 1 受審人は、夜間、大王埼南東方沖合において、東行中、左舷船首方に自船より遅い同行のBを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同船の相対位置を確認するなど、B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、自船はBよりも速く、既に同船は自船の約1海里後方にいるはずだから、左転してもBの船首方を無難に航過することができるものと思い、同船に対する動静監視を十分に行わなかった職務上の過失により、Bの右舷方を無難に航過した態勢であることに気付かず、同船の前路に向けて左転し、新たな衝突の危険を生じさせて、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 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三級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和5年6月21日

横浜地方海難審判所

審判官 大 北 直 明