

令和3年神審第13号

裁 決

貨物船A漁船B衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A二等航海士

海技免許 三級海技士（航海）

補 佐 人 3人

受 審 人 b 1

職 名 B船長

操縦免許 小型船舶操縦士

指定海難関係人 b 2

職 名 B甲板員

本件について、当海難審判所は、理事官岸尾光一出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 b 1 を戒告する。

受審人 a 1 を懲戒しない。

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9月12日02時18分僅か前

高知県足摺岬南西方沖合

2 船舶の要目

船種	船名	貨物船A	漁船B
総トン数		10,034トン	19トン
全長		168.70メートル	
登録長			21.40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		13,280キロワット	759キロワット

3 事実の経過

Aは、平成29年5月に進水し、操舵室前部中央に電子海図情報表示装置（ECDIS）、操舵スタンド及び機関遠隔操作盤を、同室前部右舷側にレーダー2台をそれぞれ装備した、船首船橋型のロールオン・ロールオフ貨物船で、船長a2、a1受審人ほか13人が乗り組み、車両及びコンテナ合計約5,647トンを積載し、船首5.40メートル船尾7.07メートルの喫水をもって、令和2年9月11日11時50分名古屋港を発し、鹿児島県志布志港に向かった。

ところで、満載時におけるAの操縦性能は、同船の海上試運転成績書（船体部）写によると、機関を回転数毎分127に掛けて航行中、舵角35度をとったとき、左旋回では23.83ノットの速力で、最大縦距が560.4メートル、最大横距が733.1メートルで、360度回頭するのに5分01秒を、右旋回では23.99ノットの速力で、最大縦距が581.9メートル、最大横距が780.0メートルで、360度回頭するのに5分16秒をそれぞれ要し、22.58ノットの速力で航行中、後進を発令して船体が停止するまでの航走距離は1,021メートル、その所要時間は2分52秒であった。

また、a2船長は、船橋当直体制を、00時00分から03時00

分まで及び12時00分から15時00分までをa1受審人が、03時00分から06時00分まで及び15時00分から18時00分までを一等航海士が、06時00分から09時00分まで及び18時00分から21時00分までを三等航海士が、09時00分から12時00分まで及び21時00分から00時00分までを次席三等航海士がそれぞれ入直し、各当直に甲板長、甲板員または甲板手が1人ずつ就く3時間4直制としていた。

a1受審人は、翌12日00時00分足摺岬東方沖合で前直の次席三等航海士から船橋当直を引き継ぎ、甲板手を見張りに当たらせ、航行中の動力船の法定灯火を表示し、6海里レンジのオフセンター及びノースアップ表示としたレーダーを作動させて足摺岬南方沖合を西行し、01時44分僅か前足摺岬灯台から212.5度（真方位、以下同じ。）5.43海里の地点で、針路を245度に定めて自動操舵とし、22.8ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a1受審人は、01時57分半右舷船首方8海里付近に南下中のBの白、紅2灯及び青色の閃光灯を双眼鏡で初認すると同時に同船のレーダー映像を探知し、Bの動静を監視しながら続航した。

a1受審人は、Bの方位変化が緩やかであったことを認め、02時11分半僅か前土佐沖ノ島灯台から123度14.06海里の地点に至り、針路を248度に転じ、その後も同船の方位変化が緩やかであったことから、02時16分少し前土佐沖ノ島灯台から129度13.16海里の地点で、針路を252度に転じて進行した。

a1受審人は、02時16分半僅か過ぎ土佐沖ノ島灯台から130度13.00海里の地点に至り、Bが自船の船首方を右方から左方にかわるのを認め、その後Bが針路を左方に転じたのを認めた。

a1受審人は、02時17分僅か過ぎ土佐沖ノ島灯台から131度

12.90海里の地点に達したとき、左舷船首5度680メートルのところとなったBが左旋回を開始し、無難に航過する態勢の自船の前路に進出したのを認め、衝突の危険を感じ、汽笛を吹鳴し、右舵10度をとって右旋回を開始し、更に右舵30度をとったものの、及ばず、02時18分僅か前土佐沖ノ島灯台から131.5度12.70海里の地点において、Aは、船首が293度を向き、19.7ノットの速力となったとき、その左舷前部にBの船首が後方から62度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力4の東風が吹き、視界は良好で、潮候は下げ潮の中央期であった。

a 2船長は、自室で就寝中、自船の汽笛音で目覚め、続いて船体に衝撃を受け、直ちに昇橋して衝突の事実を知り、事後の措置に当たった。

また、Bは、平成25年11月に進水し、船体船尾寄りに操舵室を配し、同室前部中央に舵輪及び機関遠隔操縦装置を、その右舷側にレーダー、GPSプロッターをそれぞれ備え、同室の上方に、前部中央にレーダー、機関遠隔操縦装置及び舵輪を、右舷側にGPSプロッターをそれぞれ備えた、操舵室よりも船首方の見通しがよい操舵室（以下「上方操舵室」という。）を設けた、かつお一本釣り漁業に従事するFRP製漁船で、b 1受審人及びb 2指定海難関係人ほか9人及びインドネシア共和国籍の技能実習生4人が乗り組み、操業の目的で、船首0.4メートル船尾2.6メートルの喫水をもって、令和2年9月11日23時00分愛媛県深浦漁港を発し、足摺岬南方沖合の漁場に向かった。

b 1受審人は、船橋当直体制を各当直に甲板員2人もしくは甲板員1人に技能実習生1人が就く2時間交替の輪番制とし、翌12日01

時00分から03時00分までの間をb2指定海難関係人が同当直に就くこととした。

b1受審人は、深浦漁港を発航するにあたり、小型船舶操縦士の操縦免許を有していないb2指定海難関係人に船橋当直を行わせることとしたが、同人にはこれまでに何度も言っているのに、今航海時には改めて言うまでもないものと思ひ、b2指定海難関係人に対し、自船に接近を続ける他船を認めたときは速やかに報告するよう十分に指示しなかった。

b1受審人は、出港操船を終えて、翌12日01時00分までの船橋当直を行う甲板員と交替し、操舵室内で休息をとった。

b2指定海難関係人は、01時00分足摺岬西方沖合で前直の甲板員から船橋当直を引き継ぎ、技能実習生1人を見張りに当たらせ、自らは、操舵室左舷側の椅子に腰掛けて操船に就き、航行中の動力船の法定灯火を表示し、青色閃光灯を点灯し、4海里レンジとしたレーダーを作動させて同沖合を南下し、01時16分半土佐沖ノ島灯台から115度6.8海里的の地点で、針路を150度に定めて自動操舵とし、機関を回転数毎分600に掛け、6.5ノットの速力で進行した。

b2指定海難関係人は、02時08分僅か前レーダーで左舷船首方3.8海里付近に西行中のAの映像を初めて探知し、肉眼でも同船の白、白、緑3灯を認め、Aの動静を監視しながら、自動操舵から手動操舵に切り換えて続航した。

b2指定海難関係人は、02時11分半僅か前土佐沖ノ島灯台から131.5度12.16海里的の地点に至り、Aが左舷船首67度2.76海里的のところとなり、その後、同船が自船に接近を続ける状況を認めたが、速やかにb1受審人にAとの接近状況を報告することなく、02時13分僅か前技能実習生と共に上方操舵室に移動して進

行した。

b 2 指定海難関係人は、02時16分半僅か過ぎ土佐沖ノ島灯台から132.5度12.69海里の地点に至り、針路を126度に転じ、02時17分僅か過ぎ土佐沖ノ島灯台から132度12.74海里の地点に達したとき、Aが左舷船首59度680メートルのところとなった状況を認めたが、左旋回を開始し、無難に航過する態勢のAの前路に進出した。

こうして、b 2 指定海難関係人は、左旋回を続け、Bは、船首が355度を向き、7.8ノットの速力となったとき、前示のとおり衝突した。

b 1 受審人は、操舵室のベッドで就寝中、衝突の衝撃で目覚め、同室のすぐ右舷側のAを認めて衝突したことを知り、事後の措置に当たった。

衝突の結果、Aは、左舷前部外板に擦過傷を生じ、Bは船首部を圧壊したが、のち、いずれも修理された。

(航法の適用)

本件は、夜間、足摺岬南西方沖合で両船が衝突したものであり、衝突地点付近の海域には特別法である港則法及び海上交通安全法の適用がないので、一般法である海上衝突予防法（以下「予防法」という。）が適用される。

事実の経過で記載したとおり、互いに視野の内にある状況下、互いに進路を横切る態勢で接近していたところ、02時16分半僅か過ぎBがAの船首方を右方から左方にかわり、互いに進路を横切る態勢がなくなったと認められることから、予防法第15条の横切り船の航法の適用はない。

本件の場合、東行中のBが衝突の1分少し前両船間の距離が680メートルとなったとき、西行中のAの前路に向けて左旋回を開始したものであるが、Aが衝突を回避する措置をとるための時間的、距離的な余裕はなかったものと認められ、予防法第38条及び第39条を適用して船員の常務で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、足摺岬南西方沖合において、東行中のBが、左旋回を開始し、西行中のAの前路に進出したことによって発生したものである。

Bの運航が適切でなかったのは、船長が、小型船舶操縦士の操縦免許を有していない甲板員に船橋当直を行わせる際、自船に接近を続ける他船を認めたときは速やかに報告するよう十分に指示しなかったことと、甲板員が、Aとの接近状況を船長に報告しなかったばかりか、左旋回を開始し、Aの前路に進出したことによるものである。

b1受審人は、深浦漁港を発航するにあたり、小型船舶操縦士の操縦免許を有していないb2指定海難関係人に船橋当直を行わせる場合、自船に接近を続ける他船を認めたときは速やかに報告するよう十分に指示すべき注意義務があった。しかるに、同受審人は、同指定海難関係人にはこれまでに何度も言っているのに、今航海時には改めて言うまでもないものと思い、自船に接近を続ける他船を認めたときは速やかに報告するよう十分に指示しなかった職務上の過失により、b2指定海難関係人から報告が得られず、Aとの衝突を招き、A、B両船それぞれに損傷を生じさせるに至った。

以上のb1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。

a 1 受審人の行為は、本件発生の原因とならない。

よって主文のとおり裁決する。

令和5年3月9日

神戸地方海難審判所

審判長 審判官 前 田 昭 広

審判官 下 條 正 昭

審判官 池 田 博 美