

令和4年神審第44号

裁 決

貨物船A貨物船B衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A二等航海士

海技免許 六級海技士（航海）（履歴限定）

補 佐 人 1人

本件について、当海難審判所は、理事官高木省吾出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 の六級海技士（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8月20日02時02分僅か前

和歌山県潮岬東方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

貨物船B

総 ト ン 数 595トン

国際総トン数

2,972トン

全 長 67.95メートル

96.90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	735キロワット	1,765キロワット

3 事実の経過

Aは、船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋前部中央に操舵スタンド、その左舷側にGPSプロッター及びレーダー2台、右舷側に機関遠隔操作盤をそれぞれ装備し、船長a2及びa1受審人ほか4人が乗り組み、空倉のまま、船首2.5メートル船尾4.0メートルの喫水をもって、令和4年8月19日17時10分阪神港神戸区を発し、茨城県鹿島港に向かった。

ところで、Aの操縦性能は、海上試運転成績表写によると、11.137ノットの前進速力で航走中、舵角30度をとって右旋回したときの最大縦距及び同横距がそれぞれ206.91メートル及び169.36メートル並びに同舵角をとって左旋回したときの最大縦距及び同横距がそれぞれ202.5メートル及び172.23メートルで、11.12ノットの前進速力で航走中、全速力後進発令から船体停止までに要する時間及び航走距離がそれぞれ2分28秒及び449メートルであった。

また、a2は、出港後、船橋当直を、00時00分から04時00分及び12時00分から16時00分までをa1受審人、04時00分から08時00分及び16時00分から20時00分までを一等航海士、08時00分から12時00分及び20時00分から24時00分までを自身がそれぞれ入直する、単独の4時間3直制としていた。

a1受審人は、和歌山県市江崎西方沖合で昇橋し、23時30分a2船長から引き継いで船橋当直に就き、航行中の動力船を示す法定灯火を表示し、ノースアップ表示で1海里レンジ及び12海里レンジと

したレーダー、GPSプロッターをそれぞれ作動させ、操舵スタンド後方に立った姿勢で操船に当たって紀伊半島沖合を東行し、翌20日01時38分須江港沖東防波堤灯台から233.5度（真方位、以下同じ。）4.09海里の地点で、針路を075度に定めて自動操舵とし、11.3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分左舷前方に西行する第3船を認め、01時58分須江港沖東防波堤灯台から164.5度1.47海里の地点に至り、同船と航過距離をとるため自動操舵のまま針路設定ダイヤルを回して右旋回を始めた。

01時59分半僅か前a1受審人は、須江港沖東防波堤灯台から156度1.55海里の地点に達し、船首が114度を向いたとき、左舷船首8度1,470メートルのところにBの白、白、緑3灯を視認することができ、その後同船と衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、第3船の動静に気をとられ、見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かず、警告信号を行うことも、更に接近しても直ちに機関を全速力後進にかけて停止するなど、衝突を避けるための措置をとることもなく続航した。

こうして、a1受審人は、右旋回を続けたまま進行し、02時01分僅か前左舷船首方至近にBの白、白、緑3灯を認め、自動操舵のまま針路設定ダイヤルを更に右に回して右舵をとったものの、及ばず、02時02分僅か前須江港沖東防波堤灯台から150.5度1.97海里の地点において、Aは、船首が171度を向き、9.0ノットの速力となったとき、その船首がBの右舷後部に後方から82度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力1の西風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

a 2 船長は、自室で休息中、船橋からの電話で衝突の事実を知り、直ちに昇橋して事後の措置に当たった。

また、Bは、船尾船橋型鋼製貨物船で、操舵室前部中央に操舵スタンド、その左舷側にレーダー1台、右舷側に機関遠隔操作盤、レーダー1台、電子海図システム等をそれぞれ装備し、中華人民共和国籍の船長b 1及び二等航海士b 2ほか同国籍の船員12人が乗り組み、スチールスクラップ1,750トンを積載し、船首2.4メートル船尾4.3メートルの喫水をもって、同月18日17時55分京浜港川崎区を発し、関門港若松区に向かった。

ところで、Bの操縦性能は、海上試運転成績表抜粋写によると、バラスト状態で航走中、舵角35度をとって右旋回したときの最大縦距及び同横距がそれぞれ667メートル及び537メートルで、10.8ノットの前進速力で航走中、全速力後進発令から船体停止までに要する時間及び同航走距離がそれぞれ5分8秒及び554メートルであった。

また、b 1船長は、出港後、船橋当直を、01時00分から05時00分及び13時00分から17時00分までをb 2二等航海士と甲板手、05時00分から09時00分及び17時00分から21時00分までを一等航海士と甲板長、09時00分から13時00分及び21時00分から翌日01時00分までを自身と甲板手がそれぞれ入直する、4時間3直制としていた。

b 2二等航海士は、和歌山県勝浦港南東方沖合で昇橋し、翌々20日00時30分b 1船長から引き継いで甲板手1人と船橋当直に就き、航行中の動力船を示す法定灯火を表示し、ヘッドアップ表示で3海里レンジとしたレーダー及び電子海図システムをそれぞれ作動させ、レーダー後方に立った姿勢で操船に当たって紀伊半島沖合を西行し、

01時35分少し過ぎ須江港沖東防波堤灯台から090度4.98海里の地点で、針路を244度に定めて自動操舵とし、9.9ノットの速力で進行し、01時55分半須江港沖東防波堤灯台から126度2.48海里の地点に達し、針路を257度に転じた。

b2二等航海士は、針路を転じたとき、右舷前方2.05海里のところにAの白、白、緑3灯を初めて認め、同船と右舷を対して無難に航過できるものと考え、潮岬沖合の航行船の状況を見ながら続航した。

01時59分半僅か前b2二等航海士は、須江港沖東防波堤灯台から139.5度2.14海里の地点に達したとき、Aが右舷船首29度1,470メートルのところとなり、その後同船が自船に向かって右旋回をしながら衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、安全に航過するまで継続して方位変化を確かめるなど、Aに対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かず、警告信号を行うことも、更に接近しても直ちに左舵をとって左旋回をするなど、衝突を避けるための措置をとることもなく進行した。

こうして、b2二等航海士は、同じ針路、速力で続航し、02時02分少し前右舷至近にAを認め、左舵一杯をとったものの、及ばず、Bは、船首が253度を向いたとき、原速力で、前示のとおり衝突した。

b1船長は、自室で休息中、衝撃で直ちに昇橋し、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、船首外板に圧壊、破口等並びに球状船首に凹損等を生じたが、のち修理され、Bは、右舷後部外板に圧壊、破口等を生じた。

(航法の適用)

本件は、夜間、潮岬東方沖合において、南東方に向けて右旋回中のAと西行中のBが衝突したもので、同海域には、特別法である港則法及び海上交通安全法が適用されないことから、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。

両船は、互いに視野の内にあり、Bが、一定の針路及び速力によって航行していたところ、Aが、衝突の約4分前に右旋回を始め、その後、衝突に至っている。

本件は、両船の操縦性能及び衝突のおそれがある見合い関係が生じた際の両船の位置関係から、通常の運航方法をもって避航動作をとる時間的、距離的余裕があったと判断できるものの、衝突のおそれがある見合い関係が生じたとき、Aが旋回中で、一定の針路によって航行していなかったと認められることから、予防法の定型的航法の規定を適用することはできない。

したがって、本件は、予防法第38条及び第39条を適用し、船員の常務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、潮岬東方沖合において、南東方に向けて右旋回中のAと西行中のBが、衝突のおそれがある態勢で接近する状況となった際、Aが、見張り不十分で、警告信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかったことと、Bが、動静監視不十分で、警告信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかったこととによって発生したものである。

a 1 受審人は、夜間、潮岬東方沖合において、鹿島港に向けて航行中、第3船と航過距離をとるため右旋回する場合、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。ところが、

同人は、第3船の動静に気をとられ、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、Bと衝突のおそれがある態勢で接近することに気付かず、警告信号を行うことも、衝突を避けるための措置をとることもなく進行して衝突を招き、A及びB両船にそれぞれ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六級海技士（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3月27日

神戸地方海難審判所

審判長 審判官 下 條 正 昭

審判官 前 田 昭 広

審判官 池 田 博 美