

令和4年神審第39号

裁 決

貨物船A灯標衝突事件

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 a 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11月20日03時57分僅か前

兵庫県東播磨港

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

総トン数 749トン

全 長 81.60メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 1,618キロワット

3 事実の経過

A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2台、GPSプロッター等、右舷側に機関遠隔操縦盤等をそれぞれ備え、a受審人ほか4人が乗り組み、石灰石2,250トンを積載し、船首4.0メートル船尾5.0メートルの喫水をもって、令和3年11月19日10時30分大分県津久見港を発し、東播磨港に向かった。

ところで、a受審人は、船橋当直を07時00分から11時00分及び19時00分から23時00分までを自身が、11時00分から15時00分及び23時00分から03時00分までを二等航海士が、15時00分から19時00分及び03時00分から07時00分までを一等航海士がそれぞれ入直する、単独4時間3直制としていた。

a受審人は、東播磨港入港に備えて同港南方沖合で昇橋し、翌20日03時40分僅か過ぎ東播磨航路第1号灯標（以下、灯標の名称については、「東播磨航路」の冠称を省略する。）から232.5度（真方位、以下同じ。）3.18海里の地点で、一等航海士から引き継いで船橋当直に就き、針路を054度に定めて自動操舵とし、折からの潮流によって右方に3度圧流され、11.3ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a受審人は、2海里レンジでヘッドアップ、オフセンターとしたレーダー、GPSプロッターの表示画面を重畳したレーダーをそれぞれ作動させ、操舵スタンド後方に立って操船に当たり、第2号灯標をほぼ正船首に視認したことから、同灯標を右舷方に見て航過するため、03時52分半僅か前第1号灯標から220度1,600メートルの地点に至り、針路を052度に転じ、折からの潮流により3度右方に圧流されて続航した。

a 受審人は、03時54分半船舶電話に着信があり、操舵室左舷後部に移動して同電話をとり、船尾方を向いて通話を始め、03時54分半少し過ぎ第1号灯標から208度880メートルの地点に達したとき、第2号灯標が右舷船首3度800メートルのところとなり、その後同灯標に向かって接近する状況であったが、船舶電話で通話することに気を奪われ、第2号灯標への接近状況を把握するなど、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、第2号灯標に向かって進行し、03時57分少し前通話を終えて船首方を向いたところ、右舷方至近となった同灯標を認め、手動操舵に切り替えて左舵をとり、続いて、キックにより第2号灯標を避けようと右舵をとったものの、及ばず、03時57分僅か前第1号灯標から142度400メートルの地点において、Aは、船首が049度を向き、速力が11.1ノットとなったとき、その右舷船尾部が第2号灯標に衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の北北東風が吹き、潮候はほぼ低潮時にあたり、視界は良好で、衝突地点付近には東南東方に向かう微弱な潮流があった。

衝突の結果、Aは、右舷船尾部外板に擦過傷を伴う凹損を生じ、第2号灯標は、防護枠に曲損等を生じたが、のち修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件灯標衝突は、夜間、東播磨港南方沖合において、同港に入航する際、船位の確認が不十分で、第2号灯標に向かって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、東播磨港南方沖合において、同港に入航する場合、第2号灯標に向かって接近することのないよう、同灯標への接近状況を

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、船舶電話で通話することに気を奪われ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、第2号灯標に向かって接近する状況に気付かないで進行して衝突を招き、船体及び第2号灯標それぞれ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5年8月8日

神戸地方海難審判所

審判官 池田博美