

令和4年広審第27号

裁 決
貨物船A乗揚事件

受 審 人 a 1
職 名 A一等航海士
海技免許 五級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官中山国夫出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 の五級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生年月日時刻及び場所

令和3年12月24日17時08分

岡山県筏島北東岸

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

総トン数 198トン

登録長 45.00メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 662キロワット

3 事実の経過

Aは、平成28年8月に進水し、船楼甲板に設けた2層の甲板室の上層に操舵室を設け、同室前部に配したコンソールの中央に舵輪及びジャイロコンパス、右舷側に機関遠隔操縦装置、左舷側にレーダー2台及びGPSプロッターを装備し、同室左舷後部に海図台を備えた一層甲板船尾船橋型の鋼製ケミカルタンカーで、船長a2、a1受審人ほか2人が乗り組み、空倉のまま、船首1.9メートル船尾3.0メートルの喫水をもって、令和3年12月24日13時30分兵庫県東播磨港を発し、山口県徳山下松港に向かった。

a2船長は、船橋当直を自身、二等航海士及びa1受審人の順に輪番で入直する単独の4時間3直制とし、出港操船を終えて船橋当直を二等航海士に引き継いで降橋した。

a1受審人は、兵庫県姫路港南方沖合で昇橋し、14時00分二等航海士と交替して船橋当直に就き、1号レーダーを1海里レンジのヘッドアップ表示とし、播磨灘を西行して備讃瀬戸北東部に至り、16時59分僅か前米崎灯台から180度（真方位、以下同じ。）3.1海里の地点で、筏島北東端から064度560メートルのところに設定した転針予定地点に向けて、針路を244度に定め、11.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、自動操舵によって進行した。

a1受審人は、反航船を航過し、前路に航行の支障となる船舶を認めなかったため、17時03分海図台に移動して船尾方を向き、立った姿勢で書類の作成を始めた。

17時06分半少し前a1受審人は、米崎灯台から197.5度3.9海里の地点に達したとき、転針予定地点に至ったが、書類の作成に気をとられ、レーダーで筏島までの距離を測定するなど、船位の確認を十分に行わなかったため、このことに気付かなかった。

こうして、a 1 受審人は、針路を転じないまま筏島に向首続航し、17時08分米崎灯台から201度4.1海里の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、筏島北東岸に乗り揚げた。

当時、天候は曇りで風力1の北北東風が吹き、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、自室で休憩中、衝撃を感じて昇橋し、乗揚の事実を知って、事後の措置に当たった。

乗揚の結果、球状船首に破口を伴う圧損及び船底外板に凹損を生じたが、のち修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、備讃瀬戸北東部において、徳山下松港に向け、筏島東方沖合を航行する際、船位の確認が不十分で、同島に向首進行したことによって発生したものである。

a 1 受審人は、備讃瀬戸北東部において、徳山下松港に向け、筏島東方沖合を航行する場合、同島東方に設定した転針予定地点に達したことが把握できるよう、レーダーで筏島までの距離を測定するなど、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、書類の作成に気をとられ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、転針予定地点に達したことに気付かず、針路を転じないまま、筏島に向首進行して同島北東岸に乗り揚げざる事態を招き、船体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五級海技士（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23日

広島地方海難審判所

審判官 丸 田 稔