

令和5年広審第14号

裁 決

貨物船A引船B引船列衝突事件

受 審 人 b

職 名 B船長

操縦免許 小型船舶操縦士

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bの小型船舶操縦士の業務を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6月25日05時04分

福山港

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

総トン数 286トン

全 長 62.08メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 735キロワット

船種	船名	引船B	はしけC
総トン数		19トン	
全長		16.75メートル	40.00メートル
機関の種類		ディーゼル機関	
出力		529キロワット	

3 事実の経過

Aは、船尾船橋型鋼製貨物船で、船長aほか3人が乗り組み、空倉のまま、船首1.3メートル船尾2.8メートルの喫水をもって、令和4年6月24日23時00分福山港の新涯1号岸壁に着岸していた他船に左舷着けで係留を開始し、船首を035度（真方位、以下同じ。）に向け、船首甲板を照らす作業灯を点灯した状態で係留を続けていたところ、翌25日05時04分JFEスチール福山港新涯導灯（後灯）（以下「福山港導灯」という。）から113度150メートルの地点において、船首が035度を向いたまま、その右舷後部にBの船首が前方から85度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力1の北東風が吹き、潮候は上げ潮の中央期に当たり、視界は良好で、日出時刻が04時56分であった。

また、Bは、船体中央やや前方に操舵室を配し、同室前部中央に操舵スタンド、同部右舷側に機関遠隔操縦装置、同部左舷側にレーダー及びGPSプロッターをそれぞれ備えた鋼製引船で、b受審人が単独で乗り組み、船首0.7メートル船尾2.5メートルの喫水をもって、作業員1人を乗せ、空倉のまま、船首1.8メートル船尾2.0メートルの喫水となった非自航式鋼製はしけCを引き、Bの船尾からCの後端までの距離が約100メートルの引船列（以下「B引船列」という。）を構成し、同日00時30分香川県坂出港を発し、福山港に向かった。

ところで、b受審人は、平均睡眠時間が約7時間で、出港前に休養を十分に取っていたので、疲労はほとんどなく、睡眠不足の状態でもなかった。

b受審人は、レーダー及びGPSプロッターを作動させて瀬戸内海を西行し、福山港外でえい航索を約40メートル縮め、沖浦岸壁に向かうこととし、04時21分半少し過ぎ福山港導灯から120度2.2海里の地点で、針路を300度に定めて自動操舵とし、3.0ノット（対地速力、以下同じ。）の速力で進行した。

04時38分僅か前b受審人は、福山港導灯から119.5度1.38海里の地点に達したとき、付近に航行の支障となる他船がいなかったため、操舵室後部の台上で右肘をついた姿勢になったところ、気が緩んで眠気を催したが、間もなく予定転針地点だったので、それまでは眠気を我慢できるものと思い、台から降りて外気に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった。

こうして、b受審人は、同じ姿勢を続けるうち、いつしか居眠りに陥り、予定転針地点を通過してAに向首続航し、B引船列は、原針路及び原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、右舷後部外板に凹損を生じたが、のち修理され、Bは、船首外板に擦過傷を生じた。

（原因及び受審人の行為）

本件衝突は、福山港において、沖浦岸壁に向けて入航中のB引船列が、居眠り運航の防止措置が不十分で、新涯1号岸壁に着岸していた他船に係留中のAに向首進行したことによって発生したものである。

b受審人は、福山港において、沖浦岸壁に向けて入航中、付近に航行の支障となる他船がいなかったため、気が緩んで眠気を催した場合、居

眠り運航とならないよう、操舵室後部の台から降りて外気に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、間もなく予定転針地点だったので、それまでは眠気を我慢できるものと思い、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった職務上の過失により、新涯1号岸壁に着岸していた他船に係留中のAに向首進行して衝突する事態を招き、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b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小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和5年11月30日

広島地方海難審判所

審判官 山 本 哲 也