

令和5年広審第12号

裁 決

貨物船A引船B引船列衝突事件

受 審 人 b 1

職 名 B甲板員

操縦免許 小型船舶操縦士

本件について、当海難審判所は、理事官大野徹二出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人b1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4年4月5日00時52分少し過ぎ

山口県屋代島南方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

総 ト ン 数 499トン

全 長 74.48メートル

機 関 の 種 類 ディーゼル機関

出 力 1,323キロワット

船種	船名	引船B	起重機船C
総トン数		19トン	
全長		25.75メートル	
登録長			45.00メートル
機関の種類		ディーゼル機関	
出力		736キロワット	

3 事実の経過

(1) 構造及び設備並びに船橋当直体制

ア A

Aは、平成29年12月に進水した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、同部右舷側に機関制御盤、同部左舷側にレーダー2台及びGPSプロッター並びに同部右舷側天井に船橋当直者の動きを12分間検知しなければ警報を発する第二種船橋航海当直警報装置（以下「当直警報装置」という。）をそれぞれ備えていた。

船長a1は、船橋当直体制を、自身、一等航海士及び二等航海士a2による4時間交替の単独3直制とし、平素、船橋当直者に対し、眠気を催したときは顔を洗って眠気を払拭するなどの指示を出していた。

イ B

Bは、平成17年3月に進水した鋼製引船で、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ていた。

船長b2は、船橋当直体制を、自身、b1受審人及び甲板員による4時間交替の単独3直制とし、平素、船橋当直者に対し、危険を

感じたときは速力を落とすなどの指示を出していた。

(2) 本件発生に至る経緯

Aは、a 1 船長及びa 2 二等航海士（四級海技士（航海）免状受有、死亡したため受審人の指定を取り消した。）ほか3人が乗り組み、空倉のまま、船首2.2メートル船尾3.5メートルの喫水をもって、令和4年4月4日16時30分香川県坂出港を発し、関門港小倉区に向かった。

ところで、a 2 二等航海士は、平均睡眠時間が約5時間で、船橋当直に就く前に約4時間睡眠を取っていたので、疲労はほとんどなく、睡眠不足の状態でもなかった。

a 2 二等航海士は、23時55分山口県片島南方沖合で、前直のa 1 船長と交替して単独の船橋当直に就き、レーダー2台及びGPSプロッターを作動させ、航行中の動力船を示す法定灯火を表示し、椅子に腰を掛けた姿勢で操船に当たり、屋代島南方沖合を西行中、翌5日00時28分少し過ぎ下荷内島灯台から097度（真方位、以下同じ。）6.2海里の地点で、針路を268度に定めて自動操舵とし、12.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

00時31分少し過ぎa 2 二等航海士は、下荷内島灯台から098度5.5海里の地点に達したとき、平郡水道第3号灯浮標を無事に航過したので、気が緩んで眠気を催したが、椅子から立ち上がっ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。

a 2 二等航海士は、同じ姿勢で操船を続けるうち、いつしか居眠りに陥り、00時47分下荷内島灯台から112度2.3海里の地点に至ったとき、右舷船首2度1,000メートルのところに、Bが非自航式鋼製起重機船Cを引いた引船列（以下「B引船列」とい

う。)の黄、白、白3灯を視認することができ、その後B引船列を追い越し衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったものの、B引船列を確実に追い越し、かつ、同引船列から十分に遠ざかるまでその進路を避けずに続航した。

こうして、a 2 二等航海士は、居眠りに陥ったまま、当直警報装置の警報が発せられず、00時52分少し過ぎ下荷内島灯台から129度1.4海里の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、その船首がCの船尾左舷側に後方から1度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の北風が吹き、潮候は下げ潮の初期に当たり、視界は良好であった。

a 1 船長は、自室で休憩中に衝撃を感じ、急ぎ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、b 2 船長及びb 1 受審人ほか1人が乗り組み、船首0.8メートル船尾2.5メートルの喫水をもって、作業員4人を乗せ、空倉のまま、船首尾とも1.2メートルの等喫水となったCを引き、Bの船尾からCの後端までの距離が約110メートルのB引船列を構成し、同月4日10時00分香川県多度津港を発し、京都府伊根港に向かった。

b 1 受審人は、23時55分下荷内島灯台から095度6.8海里の地点で、前直の甲板員と交替して単独の船橋当直に就き、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、Bに船舶その他の物件を引いている航行中の動力船を示す法定灯火を、Cに他の動力船に引かれている航行中の船舶その他の物件を示す法定灯火をそれぞれ表示し、立った姿勢で操船に当たり、針路を267度に定めて自動操舵とし、6.0ノットの速力で進行した。

b 1 受審人は、屋代島南方沖合を西行中、翌5日00時37分下

荷内島灯台から107度2.7海里の地点で、左舷船尾方1.6海里のところ、Aのレーダー映像を初めて探知したのち、目視により同船の白、白、緑3灯を初認し、00時47分下荷内島灯台から118度1.8海里の地点に達したとき、Aが左舷船尾3度1,000メートルのところとなり、その後同船がB引船列を追い越し衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、Aは追越し船なので、いずれB引船列の左舷側を追い越していくものと思い、Aに対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

こうして、b1受審人は、警告信号を行わず、間近に接近しても、右転するなど、衝突を避けるための協力動作をとらないまま続航し、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。

b2船長は、自室で就寝中にb1受審人に起こされ、急ぎ昇橋して事後の措置に当たった。

衝突の結果、Aは、右舷船首部外板に擦過傷を生じ、Cは、船尾左舷側ハンドレール等に曲損を生じたが、のち修理された。

(航法の適用)

本件は、夜間、屋代島南方沖合において、ともに西行中のAとB引船列が衝突したもので、衝突地点付近の海域は海上交通安全法の適用海域であるが、同法には、本件に適用できる航法規定がないので、一般法である海上衝突予防法が適用される。

両船は、互いに視野の内にある状況下、AがB引船列の左舷正横後22度30分を超える後方の位置から同引船列を追い越す態勢で接近したもので、両船の付近には航行の支障となる障害物や他船が存在せず、Aが避航義務を、B引船列が針路及び速力の保持、警告信号及び協力動

作履行の各義務を果たすのに十分な時間的、距離的余裕があったものと認められることから、本件は、海上衝突予防法第13条の追越し船の航法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、屋代島南方沖合において、西行中のB引船列を追い越すAが、居眠り運航の防止措置が不十分で、B引船列を確実に追い越し、かつ、同船から十分に遠ざかるまでその進路を避けなかったことによって発生したが、B引船列が、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協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。

b1受審人は、夜間、屋代島南方沖合において、伊根港に向けて西行中、左舷船尾方にAを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同船に対する動静監視を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、Aは追越し船なので、いずれB引船列の左舷側を追い越していくものと思い、Aに対する動静監視を十分に行わなかった職務上の過失により、同船がB引船列を追い越し衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、警告信号を行うことも、衝突を避けるための協力動作をとることもなく進行して衝突を招き、A及びC両船にそれぞれ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。

よって主文のとおり裁決する。

令和5年12月21日

広島地方海難審判所

審判官 山 本 哲 也