

令和5年広審第18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 四級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官上羽直樹出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 の四級海技士（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9月20日20時45分

山口県宇和島北西岸

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

総トン数 201トン

全 長 55.42メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 735キロワット

3 事実の経過

Aは、船橋中央に操舵スタンド、左舷側に2号レーダー、GPSプロッターを、右舷側に機関制御盤、1号レーダーをそれぞれ備え、船橋前部右舷側天井には当直者の動きを4分間検知できなければ警報音を発するように設定された第二種船橋航海当直警報装置（以下「当直警報装置」という。）のセンサーが設置され、船首端から46メートル後方、右舷舷側から2メートル左方の船橋上部にGPSアンテナを設置した船尾船橋型鋼製貨物船で、船長a2及びa1受審人ほか2人が乗り組み、コークス600トンを積載し、船首2.4メートル船尾3.6メートルの喫水をもって、令和4年9月20日14時10分関門港若松区を発し、岡山県水島港に向かった。

a1受審人は、山口県祝島西方沖合で、a2船長と交替して単独で船橋当直に当たり、右舷船首方に操業中の漁船を視認したのち、19時50分ハウジロ灯台から286度（真方位、以下同じ。）8.9海里の地点で、針路を103度に定めて自動操舵とし、10.1ノット（対地速力、以下同じ。）の速力で進行した。

a1受審人は、祝島南西方灯浮標付近で転針して平郡水道に向かう予定で、操舵スタンドに両肘をついた姿勢で操船に当たり、20時02分少し前ハウジロ灯台から287度6.9海里の地点に達したとき、前示漁船を通過して周囲に他船を見掛けなかった安心感から、気が緩んで眠気を催したが、間もなく転針予定地点なので、まさか居眠りに陥ることはないものと思い、船橋両舷の扉を開けて外気を取り入れるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとることなく続航した。

こうして、a1受審人は、同じ姿勢で操船を続けるうち、いつしか居眠りに陥り、転針予定地点に至ったものの、転針できずに宇和島北西岸に向首進行し、当直警報装置が作動しないまま、20時45分ホ

ウジロ灯台から055度1,240メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、同岸に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力2の北東風が吹き、潮候は下げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

a 2 船長は、自室で休息中、衝撃に気付いて昇橋し、乗揚の事実を知り、事後の措置に当たった。

乗揚の結果、バルバスバウに亀裂を伴う圧壊等を生じたが、のち修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、祝島西方沖合において、平郡水道に向けて航行中、居眠り運航の防止措置が不十分で、宇和島北西岸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、夜間、祝島西方沖合において、単独で船橋当直に当たり、平郡水道に向けて自動操舵で航行中、周囲に他船を見掛けなかった安心感から、気が緩んで眠気を催した場合、居眠りに陥ることのないよう、船橋両舷の扉を開けて外気を取り入れるなど、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。しかし、同人は、間もなく転針予定地点なので、まさか居眠りに陥ることはないものと思い、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかつた職務上の過失により、いつしか居眠りに陥り、宇和島北西岸に向首進行して同岸への乗揚を招き、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四級海技士（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12月13日

広島地方海難審判所

審判官 岩 崎 欣 吾