

令和4年門審第34号

裁 決

漁船A貨物船B衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A機関長

操縦免許 小型船舶操縦士

本件について、当海難審判所は、理事官松崎範行出席のうえ審理し、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

令和元年12月4日23時53分少し過ぎ

種子島海峡

2 船舶の要目

船種	船名	漁船A	貨物船B
総トン数		19.89トン	8,974トン
全長			123.83メートル
登録長		14.96メートル	
機関の種類		ディーゼル機関	ディーゼル機関

出 力 559キロワット 3,900キロワット

3 事実の経過

Aは、船体中央部に操舵室を配し、同室前部中央にGPSプロッターを、同部右舷側に機関遠隔操縦装置を、操舵室後方の無線機器室右舷側にレーダーをそれぞれ備え、まぐろはえ縄漁業に従事するFRP製漁船で、船長a2及びa1受審人が乗り組み、主機修理の目的で、船首1.0メートル船尾2.0メートルの喫水をもって、令和元年11月26日12時30分（現地時間）アメリカ合衆国アプラ港を発し、鹿児島港に向かった。

ところで、a1受審人は、機関長として乗り組んでいたものの、操船経験が豊富だったので、a2船長と共に当直に就くほか、単独の当直にも就いていたところ、主機の不具合により低速航行で帰航していたため、疲労が蓄積したうえ、睡眠不足の状態であった。

a1受審人は、越えて12月4日12時00分昇橋してa2船長と共に当直に就き、21時00分安房港沖北防波堤東灯台（以下「安房港灯台」という。）から137度（真方位、以下同じ。）12.8海里的地点で、針路を346度に定めて自動操舵とし、5.1ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a1受審人は、21時30分a2船長が休憩のため降橋して単独の当直に就き、航行中の動力船を示す法定灯火を表示し、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、操舵室の床に座った姿勢でコントローラー式遠隔操舵装置を操作して操船に当たり、23時30分安房港灯台から063度6.5海里的地点に至ったとき、疲労の蓄積と睡眠不足により眠気を催したが、当直の交替まであと少しだったので、眠気を我慢できるものと思い、船長を呼んで2人体制で当直を行うなど、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった。

a 1 受審人は、いつしか居眠りに陥り、23時50分少し過ぎ安房港灯台から049度7.0海里の地点に達したとき、Bが右舷船首23度1,700メートルのところに存在し、その後同船が前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近する状況であった。

こうして、a 1 受審人は、Bの進路を避けないまま続航し、23時53分少し過ぎ安房港灯台から047度7.2海里の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、その左舷船首部がBの左舷船尾部に前方から55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、潮候は上げ潮の末期に当たり、視界は良好であった。

a 2 船長は、自室で休憩中、a 1 受審人からの連絡で衝突したことを知り、昇橋して事後の措置に当たった。

また、B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を、同部左舷側に機関制御盤を、同部右舷側にレーダー2台をそれぞれ備え、大韓民国籍のb 船長ほか同国籍の船員1人、インドネシア共和国籍の船員13人が乗り組み、鉄製品7,729トンを積載し、船首6.15メートル船尾7.12メートルの喫水をもって、12月3日12時45分阪神港大阪区を発し、シンガポール共和国シンガポール港に向かった。

b 船長は、翌4日20時00分鹿児島県種子島北方沖合で、種子島海峡を通峡するため昇橋して三等航海士と共に船橋当直に就き、航行中の動力船を示す法定灯火を表示し、レーダー1台を作動させ、同海峡を南下した。

b 船長は、23時30分安房港灯台から038度12.0海里の地点で、レーダーにより左舷船首方7海里のところにAの映像を初認し、23時40分半少し過ぎ安房港灯台から041度9.5海里の地点で、

針路を205度に定めて自動操舵とし、13.2ノットの速力で進行した。

b船長は、23時41分目視により左舷船首方3.5海里のところにAの白、緑2灯を視認したのち、Aの動静を監視しながら続航し、23時49分半少し過ぎ同船が避航の気配を見せなかったため、自動操舵から手動操舵に切り替えたうえ、汽笛を数回吹鳴した。

23時50分少し過ぎb船長は、安房港灯台から045度7.8海里の地点に達したとき、Aが左舷船首16度1,700メートルのところとなり、その後、同船が前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢のまま接近する状況を認めたが、警告信号を行わず、間近に接近しても、機関を使用して減速するなど、衝突を避けるための協力動作をとらなかった。

こうして、b船長は、23時52分半少し過ぎ右舵一杯をとったものの、及ばず、Bは、船首が221度を向いたとき、原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、右舷船首部及び球状船首に圧壊及び擦過傷を生じたが、のち修理され、Bは、左舷船尾部外板に擦過傷を生じた。

(航法の適用)

本件は、夜間、種子島海峡において、北上中のAと西行中のBとが衝突したもので、衝突地点付近は港則法及び海上交通安全法の適用がないことから、一般法である海上衝突予防法が適用される。

本件時、両船は、航行中の動力船の灯火を表示して互いに視野の内にある状況下、互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近したもので、付近には航行の支障となる障害物や他船が存在せず、それぞれ衝突を回避するために必要な時間的、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15条の横切り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、種子島海峡において、両船が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近した際、北上中のAが、居眠り運航の防止措置が不十分で、前路を左方に横切るBの進路を避けなかったことによって発生したが、西行中のBが、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。

a 1 受審人は、夜間、種子島海峡において、単独の当直に就いて鹿児島港に向けて北上中、疲労の蓄積と睡眠不足により眠気を催した場合、居眠り運航とならないよう、船長を呼んで2人体制で当直を行うなど、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、当直の交替まであと少しだったので、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、居眠りに陥り、前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近する状況のBの進路を避けないまま進行して衝突を招き、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3月7日

門司地方海難審判所

審判官 山 本 哲 也