

令和5年神審第30号

裁 決

貨物船A灯標衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 三級海技士（航海）

受 審 人 a 2

職 名 A二等航海士

海技免許 三級海技士（航海）（履歴限定）

本件について、当海難審判所は、理事官小嶋正博出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 2 の三級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

受審人 a 1 を懲戒しない。

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3月28日15時38分僅か過ぎ

兵庫県姫路港

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

総 ト ン 数 7 3 8 トン

全 長 7 6 . 0 2 メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 1 , 9 1 2 キロワット

3 事実の経過

Aは、船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋内中央に操舵装置、左舷側にレーダー及びGPSプロッターが、右舷側に機関コンソールがそれぞれ配置され、a 1 及び a 2 両受審人ほか3人が乗り組み、空倉のまま、船首2.54メートル船尾3.95メートルの喫水をもって、令和4年3月28日15時10分姫路港飾磨第1区を発し、大分県津久見港に向かった。

a 1 受審人は、離岸操船を終え、飾磨航路に向け航行し、15時22分広畑東防波堤灯台（以下「東防波堤灯台」という。）から079度（真方位、以下同じ。）1.2海里的の地点に至ったとき、姫路港内を航行中であったものの、a 2 受審人に操船を引き継いで降橋し、自ら操船指揮を執らなかった。

a 2 受審人は、操船を引き継ぎ、飾磨航路を出航後、船首方に遊漁船を認め、15時29分少し過ぎ東防波堤灯台から140度1,650メートルの地点で、針路を218度に定めて自動操舵とし、10.9ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 2 受審人は、15時36分少し過ぎ東防波堤灯台から187度1.7海里的の地点に至ったとき、広畑航路第2号灯標（以下「2号灯標」という。）まで正船首660メートルとなり、同灯標に向首接近する状況であったが、前示遊漁船の動きを見ることに気を取られ、2号灯標への接近状況を把握するなど、船位の確認を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

a 2 受審人は、同じ針路及び速力で続航し、15時38分僅か過ぎ東防波堤灯台から193度2.0海里の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、その右舷船首部が、2号灯標に衝突した。

当時、天候は曇りで風力3の北東風が吹き、潮候はほぼ低潮時にあたり、視界は良好であった。

a 1 受審人は、船室で休息中、a 2 受審人から衝突した旨の連絡を受けて昇橋し、事後の措置に当たった。

衝突の結果、Aは右舷船首部に修理不要の擦過傷を、2号灯標は防護枠に曲損等をそれぞれ生じ、のち2号灯標は修理された。

(原因の考察)

船員法第10条（甲板上の指揮）に「船長は、船舶が港を出入するとき、船舶が狭い水路を通過するときその他船舶に危険の虞があるときは、甲板にあつて自ら船舶を指揮しなければならない。」と定められており、当時、a 1 受審人は、離岸操船後、飾磨航路に入航する前にa 2 受審人を単独の船橋当直に就け、自ら操船の指揮を執っていなかったことは、本件発生に至る過程で関与した事実であるが、本件発生地点が姫路港内とはいえ、防波堤南方2海里の沖合であり、狭い海域を航行中に発生したのではなく、a 1 受審人の行為と本件灯標衝突に相当な因果関係があったとは認められない。

したがって、a 1 受審人が、自ら操船指揮を執らなかったことは、本件発生の原因とならない。

(原因及び受審人の行為)

本件灯標衝突は、姫路港において、同港内を航行する際、船位の確認が不十分で、2号灯標に向首進行したことによって発生したものである。

a 2 受審人は、姫路港において、同港内を航行する場合、2 号灯標に向首進行しないよう、同灯標への接近状況を把握するなど、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、遊漁船の動きを見ることに気を取られ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、2 号灯標に向首接近する状況に気付かないまま進行し、同灯標に衝突する事態を招き、船体及び2 号灯標それぞれに損傷を生じさせるに至った。

以上の a 2 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三級海技士（航海）の業務を 1 か月停止する。

a 1 受審人の行為は、本件発生の原因とならない。

よって主文のとおり裁決する。

令和 6 年 5 月 2 9 日

神戸地方海難審判所

審判官 大 北 直 明