

令和6年門審第21号

裁 決

引船A貨物船B衝突事件

受 審 人 a

職 名 A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、理事官小林努出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人a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 事件発生の日時時刻及び場所

令和5年9月7日01時12分僅か過ぎ

鹿児島県佐多岬南方沖合

2 船舶の要目

船 種	船 名	引船A	貨物船B
総 ト ン 数	1 9 トン		1 6 , 9 6 2 トン
全	長	1 7 . 7 0 メートル	1 6 9 . 2 6 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	1 , 1 7 6 キロワット	5 , 8 5 0 キロワット

3 事実の経過

Aは、船体前部に操舵室を設け、同室前部中央に舵輪、左舷側にレーダー及びGPSプロッター、右舷側に機関遠隔操縦装置をそれぞれ備えた鋼製引船で、a受審人が単独で乗り組み、回航の目的で、船首1.1メートル船尾2.5メートルの喫水をもって、令和5年9月6日15時00分熊本県樋島西部の係留地を発し、鹿児島県西之表港に向かった。

a受審人は、航行中の動力船であることを示す法定灯火を表示し、ヘッドアップ表示3海里レンジとしたレーダー及びGPSプロッターを作動させ、舵輪後方の椅子に腰を掛けた姿勢で操縦に当たって薩摩半島南方沖合を東行し、23時35分佐多岬灯台から298度（真方位、以下同じ。）13.2海里的の地点で、針路を127度に定めて自動操舵とし、11.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行了。

23時50分a受審人は、佐多岬灯台から295度10.4海里的の地点に達したとき、周囲に航行の支障となる他船を見掛けなかったことから気が緩み、眠気を催したが、程なく鹿児島湾湾口付近に差し掛かるので居眠りに陥ることはないものと思い、椅子から立ち上がって操縦に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとることなく、同じ姿勢を続けるうち、いつしか居眠りに陥った。

a受審人は、翌7日01時09分佐多岬灯台から156度4.4海里的の地点に至ったとき、左舷船首40度1.5海里的のところに、Bが表示する白、白、緑3灯を視認することができ、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で接近する状況であったものの、同船に対し、警告信号を行わず、間近に接近しても衝突を避けるための協力動作をとらずに続航し、01時12分僅か過ぎ佐多岬灯台から

150度5.3海里の地点において、Aは、原針路及び原速力で、その船首部がBの右舷船首部に、後方から88度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力2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。

また、Bは、操舵室の前部中央に操舵スタンド、左舷側に機関遠隔操縦盤、右舷側にレーダー2台及び電子海図情報表示装置をそれぞれ装備した船尾船橋型鋼製貨物船で、いずれもインドネシア共和国籍の船長b1及び二等航海士b2ほか同国籍15人の船員が乗り組み、鉄鋼スラグ約25,000トンを積載し、令和5年9月4日08時42分茨城県鹿島港を発し、台湾高雄港に向かった。

b2二等航海士は、越えて7日00時00分頃佐多岬北東方沖合で昇橋し、航行中の動力船であることを示す法定灯火を表示し、レーダー2台及び電子海図情報表示装置を作動させ、甲板員1人を見張りに就かせて船橋当直に当たり、01時07分佐多岬灯台から139度5.1海里の地点で、針路を230度に定めて自動操舵とし、11.1ノットの速力で進行した。

b2二等航海士は、01時09分佐多岬灯台から141度5.2海里の地点に達したとき、右舷船首37度1.5海里のところに、Aが表示する白、紅2灯を視認することができ、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が、見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かず、Aの進路を避けることなく、続航した。

b2二等航海士は、01時11分半僅か過ぎ右舷船首に迫ったAを初めて認め、左舵をとったものの、及ばず、Bは、船首が215度を向いたとき、原速力で、前示のとおり衝突した。

b1船長は、自室で休息中にb2二等航海士の報告を受け、直ちに

昇橋して衝突の事実を知り、事後の措置に当たった。

衝突の結果、Aは船首部外板に亀裂を伴う凹損等を生じたが、後に修理され、Bは右舷船首部外板に凹損等を生じ、a 受審人が前頭部裂創を負った。

（航法の適用）

本件は、佐多岬南方沖合において、東行するAと南下するBとが衝突したもので、衝突地点付近の海域は、特別法である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、互いに視野の内にあり、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こと及び衝突のおそれがある態勢となってから衝突に至るまでの間に、それぞれに要求される動作をとるのに必要な時間的、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、佐多岬南方沖合において、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、南下するBが、見張り不十分で、前路を左方に横切るAの進路を避けなかったことによって発生したが、東行するAが、居眠り運航の防止措置が不十分で、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。

a 受審人は、佐多岬南方沖合において、西之表港に向けて東行中、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、椅子から立ち上がって操縦に当たるなど、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、程なく鹿児島湾湾口付近に差し掛かるので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、居眠りに陥り、前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近するBに対し、警告信号を行わず、間近に接近しても衝突を避けるための協力動作をとらずに進行して同船との衝突を招き、A及びBにそれぞれ損傷を生じさせるとともに、自らも負傷するに至った。

以上のa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6年11月27日

門司地方海難審判所

審判官 山 岸 雅 仁