

令和6年門審第22号

裁 決

貨物船A貨物船B衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（航海）

受 審 人 a 2

職 名 A三等航海士

海技免許 六級海技士（航海）（履歴限定）

受 審 人 b 2

職 名 B一等航海士

海技免許 三級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官牧野真人出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 2 の六級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

受審人 a 1 を戒告する。

受審人 b 2 を戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生年月日時刻及び場所

令和5年3月17日15時23分半僅か過ぎ

山口県宇部港外

2 船舶の要目

船種	船名	貨物船A	貨物船B
総トン数		499トン	363トン
全長		75.93メートル	53.33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		735キロワット	736キロワット

3 事実の経過

Aは、平成16年4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を、右舷側に機関遠隔操縦装置及びGPSプロッターを、左舷側に電子海図システム及びレーダー2台をそれぞれ設置し、a1及びa2両受審人ほか3人が乗り組み、コンテナ60個を積載し、船首3.2メートル船尾4.8メートルの喫水をもって、令和5年3月17日14時55分宇部港芝中西岸壁を離岸し、愛知県豊橋港に向かった。

a1受審人は、離岸操船後、15時03分本山灯標から338度（真方位、以下同じ。）3.00海里の地点に達したとき、宇部港内を南下していたが、周囲を一見したところ、航行の支障となる船舶を見なかったため、昇橋してきたa2受審人に操船を任せても無難に航行できるものと思い、自ら操船指揮を執らずに、操舵室の長椅子に腰を掛けて気象情報の確認を開始した。

a2受審人は、a1受審人より出航操船を任されて南下し、15時10分半本山灯標から326度2.25海里の地点で、針路を165度に定めて自動操舵とし、10.4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15分本山灯標から317度1.54海里の地点に達し、右舷船首48度1.4海里のところ、東行するBを初認し、15時19分僅か前本山灯標から299度1.00海里の地点に至り、針路を155度に転じて続航し、15時20分本山灯標から289度1,580メートルの地点に達したとき、同船が右舷船首53度920メートルのところとなり、その後B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、同船の速力が自船より遅いと判断し、その船首方を無難に航過できるものと思い、方位変化を確かめるなど、B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。

a 2 受審人は、Bの進路を避けず進行し、15時23分僅か過ぎ本山灯標から248度1,090メートルの地点に至り、右舷船首至近にBを認め、衝突の危険を感じたものの、どうすることもできずに声を上げ、その声を聞いたa 1 受審人により左舵がとられ機関が中立運転とされたものの、及ばず、15時23分半僅か過ぎ本山灯標から241度1,040メートルの地点において、船首が101度を向き、7.0ノットの速力となったとき、その右舷中央部にBの左舷船首部が、平行に衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の南南東風が吹き、潮候は上げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、平成13年4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を、右舷側に機関遠隔操縦装置を、左舷側にGPSプロッター及びレーダー2台をそれぞれ設置し、船長b 1及びb 2受審人ほか3人が乗り組み、有機汚泥110トンを積載し、船首1.8メートル船尾3.8メートルの喫水をもって、同日13時00分関門港若松第6区を発し、阪神港大阪第3区に向かった。

b 2 受審人は、15時15分本山灯標から269度1.80海里の地点で、単独の船橋当直に就き、針路を101度に定めて自動操舵とし、9.5ノットの速力で進行した。

b 2 受審人は、15時16分本山灯標から268度1.58海里の地点に至り、左舷船首69度1.1海里のところ、南下するAを初認し、15時20分本山灯標から261度1.05海里の地点に達したとき、同船が左舷船首73度920メートルのところとなり、その後A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であったが、いずれ同船が右転するものと思い、方位変化を確かめるなど、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、b 2 受審人は、警告信号を行うことも、間近に接近しても衝突を避けるための協力動作をとることもなく続航し、15時23分少し過ぎ左舷船首至近にAを認め、機関を中立運転としたものの、及ばず、原針路のまま、5.0ノットの速力となったとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは右舷中央部外板及びハンドレールに曲損を、Bは左舷船首部外板に凹損を伴う擦過傷をそれぞれ生じた。

(航法の適用)

本件は、海上交通安全法が適用される宇部港外において、南下するAと東行するBとが衝突したもので、同法には本件に適用される航法規定がないことから、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て衝突したこと及び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、宇部港外において、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Aが、動静監視不十分で、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、東行するB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。

Aの運航が適切でなかったのは、船長が、宇部港内を航行する際、自ら操船指揮を執らなかったことと、船橋当直者が、動静監視不十分で、Bの進路を避けなかったことによるものである。

a 2 受審人は、宇部港において、豊橋港に向けて南下中、右舷前方にBを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、方位変化を確かめるなど、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。しかし、同人は、Bの速力が自船より遅いと判断し、その船首方を無難に航過できるものと思い、B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に気付かず、Bの進路を避けずに進行して同船との衝突を招き、A及びB両船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六級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

a 1 受審人は、宇部港内において、同港内を南下する場合、自ら操船指揮を執るべき注意義務があった。しかし、同人は、周囲を一見したところ、航行の支障となる船舶を見なかったので、昇橋してきたa 2 受審人に操船を任せても無難に航行できるものと思い、自ら操船指揮を執ら

なかった職務上の過失により、Bとの衝突を招き、A及びB両船それぞれ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3号を適用して同人を戒告する。

b 2受審人は、宇部港外において、阪神港に向けて東行中、左舷前方にAを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、方位変化を確かめるなど、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。しかし、同人は、いずれAが右転するものと思い、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Aとの衝突を招き、A及びB両船それぞれに損傷を生じさせるに至った。

以上のb 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6年12月12日

門司地方海難審判所

審判官 関 昌 芳