

令和6年門審第29号

裁 決

貨物船A貨物船B衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 三級海技士（航海）

受 審 人 b

職 名 B船長

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bの四級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

受審人aを戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生 of 年月日時刻及び場所

令和5年10月28日11時11分半少し過ぎ

大分県津久見港東方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

貨物船B

総 ト ン 数	4 9 8 トン	4 9 8 トン
全 長	7 4 . 4 2 メートル	6 5 . 2 0 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	1 , 3 2 3 キロワット

3 事実の経過

Aは、平成14年4月に進水した鋼製貨物船で、操舵室前部中央に操舵スタンドを、その右舷側にレーダー2台を、左舷側に電子海図システム、GPS受信機及び機関遠隔操縦装置をそれぞれ備え、a受審人ほか5人が乗り組み、空倉のまま、船首1.6メートル船尾3.4メートルの喫水をもって、令和5年10月28日02時00分山口県徳山下松港を発し、津久見港に向かった。

a受審人は、豊後水道を南下して津久見港東方沖合に至り、08時05分津久見港千怒A防波堤灯台（以下「津久見港防波堤灯台」という。）から289度（真方位、以下同じ。）650メートルの地点で、17時着岸予定のために錨泊することとし、右舷錨を水深約30メートルの海中に投下して錨鎖を水際まで4節繰り出し、船首を北方に向け、錨泊中であることを示す黒色球形形象物を表示し、機関を停止して錨泊を開始した。

錨泊を開始したときa受審人は、津久見港港界の東方約200メートルのところとなる防波堤等に囲われていない錨地に錨泊したが、航行中の他船が錨泊中の自船を避けるものと思い、錨泊当直を適切に維持することなく、乗組員を休息させ、自らも自室で休息を取るため降橋した。

a受審人は、その後、1時間ごとに操舵室へ見回りに赴いたものの、10時30分頃降橋して休息し、11時10分半僅か前錨泊地点で、船首が040度を向いていたとき、右舷船首24度500メートルの

ところに、航行中のBが存在し、その後同船が自船に向首して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、操舵室を無人にしていたので、このことに気付かず、Bが自船を避けないまま更に接近しても、注意喚起信号を行わずに錨泊を続けた。

こうして、Aは、11時11分半少し過ぎ津久見港防波堤灯台から289度650メートルの地点において、船首が032度を向いていたとき、その右舷中央部にBの右舷船首部が、前方から24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、潮候は下げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

a 受審人は、自室で休息中、衝撃を感じて直ちに昇橋し、衝突の事実を知り、事後の措置に当たった。

また、Bは、平成31年2月に進水した鋼製貨物船で、操舵室前部中央に操舵スタンドを、その右舷側に機関遠隔操縦装置を、左舷側にレーダー2台及びGPSプロッターをそれぞれ備え、b 受審人ほか5人が乗り組み、空倉のまま、船首1.7メートル船尾3.5メートルの喫水をもって、同日08時25分愛媛県八幡浜港を発し、津久見港に向かった。

b 受審人は、出航操船後、二等航海士と当直を交替して降橋し、11時頃昇橋して大分県黒島東方沖合を西行し、11時02分前方約2海里のところに、Aを初認して同船のAIS情報により錨泊していることが分かり、11時06分少し過ぎ津久見港防波堤灯台から048度1,750メートルの地点で、針路を244度に定め、12.3ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって進行した。

b 受審人は、11時09分頃から双眼鏡で着岸予定岸壁の状況を確認

認していたところ、11時10分半僅か前津久見港防波堤灯台から345度470メートルの地点に達したとき、Aが正船首500メートルのところとなり、その後同船に向首して衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、双眼鏡で着岸予定岸壁の状況を確認することに気を奪われ、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受審人は、Aを避けずに続航し、11時11分半僅か過ぎ船首至近に同船を認め、左舵をとって機関を全速力後進にかけたものの、及ばず、船首が236度を向き、10.4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は右舷中央部外板に破口等を、Bは右舷船首部のベルマウスに破口等をそれぞれ生じ、のちいずれも修理された。

(航法の適用)

本件は、津久見港東方沖合において、航行中のBと錨泊中のAとが衝突したもので、一般法である海上衝突予防法が適用されることとなるが、同法には航行中の船舶と錨泊中の船舶に適用される定型的な航法規定がないので、海上衝突予防法第38条及び第39条の船員の常務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、津久見港東方沖合において、同港に向けて航行中のBが、動静監視不十分で、前路で錨泊中のAを避けなかったことによって発生したが、Aが、錨泊当直の維持が不適切で、注意喚起信号を行わなかったことも一因をなすものである。

b受審人は、津久見港東方沖合において、同港に向けて航行中、前路

に錨泊中のAを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、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、双眼鏡で着岸予定岸壁の状況を確認することに気を奪われ、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、同船に向首して衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、A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b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。

a受審人は、津久見港東方沖合において、同港港界付近で錨泊する場合、防波堤等に囲われていない錨地に錨泊するのだから、錨泊当直を適切に維持すべき注意義務があった。しかし、同人は、航行中の他船が錨泊中の自船を避けるものと思い、錨泊当直を適切に維持しなかった職務上の過失により、Bが自船に向首して衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、同船に対して注意喚起信号を行わないまま錨泊を続けて衝突を招き、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7年5月21日

門司地方海難審判所

審判官 関 昌 芳