

裁決事例-1

外国貨物船G号日本漁船E丸衝突

横切り関係で漁船と衝突した事例

発生日時	平成 13 年 12 月 27 日 07 時 15 分	場 所	豊後水道
気 象	晴、風力 4 の北西風、視界良好	損 傷 等	G 号：右舷船首部に擦過傷 E 丸：船首部を圧壊

原 因

G 号：船橋後部でお茶を入れることに気をとられ、周囲の見張りを十分に行わず、前路を左方に横切る E 丸の進路を避けなかった。[主因]

E 丸：死角を補う見張りを十分に行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかった。

[一因]

海難の概要

G 号 (3,005 トン[パナマ共和国]) は、船長及び一等航海士ほか 17 人 (全員中国国籍) が乗り組み、鉄屑 3,110 トンを積載し、平成 13 年 12 月 27 日 04 時 00 分大分港を発し、ベトナム社会主義人民共和国ハイフォン港へ向かった。

航行中、一等航海士は、右舷船首方に、E 丸 (2 トン) が表示する白、紅の 2 灯を視認することができたが、船橋後部でお茶を入れることに気をとられ、周囲の見張りを十分に行わなかったため、その灯火に気付かないまま続航し、E 丸の進路を避けずに進行して衝突した。

また、E 丸は、船長が 1 人で乗り組み、たい一本釣りの目的で、同月 27 日 06 時 20 分大分県保戸島漁港を発し、同港沖合の漁場へ向かった。

船長は操縦室右舷側の通路に出てリモートコントロールにより操縦していたが、操縦室の風防壁などで死角が生じる状況であった。

漁場を移動中、船長は左舷船首方に、南下中の G 号が表示する白、白、緑の 3 灯を視認することができたが、死角を補う見張りを十分に行わなかったため、その灯火に気付かないまま続航し、衝突を避けるための協力動作をとらずに進行して衝突した。

G 号一等航海士の認識・判断：

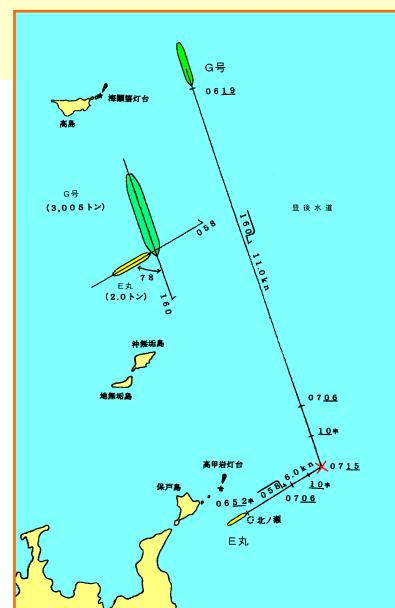
「船橋後部に移動して 5 分ほどの間お茶を飲んでいたので前方を見ていなかった」。

「E 丸と衝突したことに全く気付かなかった。」

「日本海域は、今回が初めてであった。」

E 丸船長の認識・判断：

「自船が保持船なので、左舷側の見張りを少しばかり怠っても大丈夫だと思い、死角を十分に補わなかった。」



裁決事例-2

外国貨物船N号日本貨物船S丸衝突

視界制限状態で貨物船と衝突した事例

発生日時	平成13年6月29日05時50分	場 所	静岡県石廊埼東方沖合
気 象	霧、風力3の南西風、視程100m	損 傷 等	N号：船首外板に大破口と凹損 S丸：全損、3人死亡・行方不明

原 因

N号：霧によって視界が制限された状態になった際、レーダーによる動静監視不十分で、霧中信号を行わなかった。[等因]

S丸：霧によって視界が制限された状態になった際、安全な速力に減じることなく、霧中信号を行わなかった。[等因]

海難の概要

N号（1,258トン[パナマ共和国]）は、船長（中国国籍）ほか9人が乗り組み、空倉のまま、平成13年6月27日岡山県片上港を発し、千葉港に向かった。

29日一等航海士（中国国籍）は、神子元島沖で針路を040度に定めたところ、霧により視界が制限された状態となったが、このことを船長に報告せず、甲板手（中国国籍）に命じて操舵を手動に切り換え、7.4ノットの速力に減じて、霧中信号を行わないまま航行した。

その後、一等航海士は、レーダーで正船首4.0海里のところへS丸（499トン）の映像を初めて探知し、右舵5度を令し、わずかに右転を続けながら進行した。

S丸が2.0海里に接近したとき、右舵15度を令して続航中、一等航海士は、S丸の映像の方位が変わらないまま接近したのを認め、機関を停止し、右舵20度を令して回頭中、S丸の右舷側中央部に、N号の船首が衝突した。

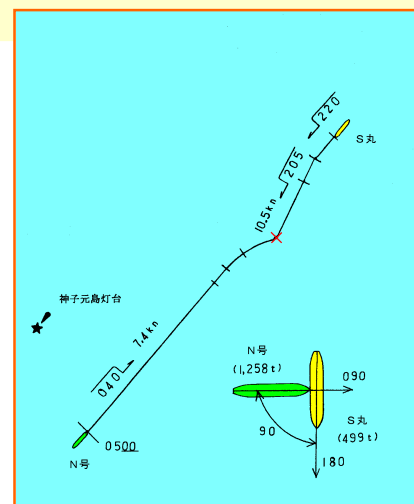
また、S丸は、船長ほか4人が乗り組み、鉱滓1,600トンを積載し、同月28日茨城県鹿島港を発し、山口県徳山下松港に向かった。

29日神子元島沖合を航行中、霧により視界が制限された状態となったが、安全な速力に減じず、220度の針路、10.5ノットの速力で、霧中信号を行わないまま進行した。

その後、レーダーで正船首3.0海里にN号が接近したのを認め、針路を205度に転じて続航し、衝突少し前に左舵をとったが衝突した。

N号一等航海士の認識・判断：

「S丸と2海里に接近したとき、S丸のレーダー映像が船首輝線に近づいたが、少し右転すれば左舷を対して航過できると思った。」



裁決事例-3

外国貨物船S号乗揚

狭水道で逆潮に圧流されて乗り揚げた事例

発生日時	平成14年3月25日09時56分	場 所	鳴門海峡
気 象	晴、風力2の北西風	損 傷 等	船底外板前部に亀裂

原 因

鳴門海峡の通峡予定時刻が南流最強時の約1時間半前にあたることになった際、錨泊して潮待ちするなど、海峡の最狭部への進入を中止しなかった。

海難の概要

S号(2,548トン[韓国])は、船長(韓国国籍)ほか12人(韓国国籍6人、ミャンマー国籍6人)が乗り組み、スチールワイヤ3,818トンを載せ、船首5.40メートル船尾6.85メートルの喫水をもって、平成14年3月22日宮城県仙台塩釜港を発し、鳴門海峡経由で大韓民国ポハン港に向かった。

25日08時10分船長は、三等航海士(韓国国籍)を補助に、甲板手(韓国国籍)を手動操舵にそれぞれ就け、針路を329度に定め、折からの南流に抗し、9.9ノットの対地速度で、鳴門海峡に向けて進行した。

定針したとき船長は、予定より1時間ばかり遅れて定針地点に到達したため、鳴門海峡最狭部に差し掛かる08時40分ごろは、南流最強時の1時間半ばかり前にあたることを知ったが、錨泊して潮待ちするなど、同海峡最狭部通峡を中止することなく続航した。

こうして、折からの向かい風の下、次第に増勢する南流に抗しながら進行するうち、飛島に並航したところ逆潮が急激に強まり、08時40分大鳴門橋下に達したところ、ほとんど前進しなくなった。

船長は、機関回転数を上げて増速に努めたものの、前進の気配が認められなかったため、ようやく通峡をあきらめることとし、左舵一杯としたところ、急に船首が左方に振れ回り、操船の自由を失い、潮流に圧流されて孫崎沖合の浅所に乗り揚げた。

S号船長の認識・判断：

「本船の船長としての鳴門海峡の通峡は、今回が3回目であるが、今まで通ったときの潮流は、ほとんど3ノットくらいであった。」

「南流最強時の潮流が7ノット、その1時間半前から、本船の10ノットの速力なら何とか通れると思った。」

「潮流の影響を軽く考え、機関回転数を上げて1時間くらい右舵一杯のままこらえていたが前進しなかった。」

