



平成21年1月30日 BY安全管理室

〒103-0023

東京都中央区日本橋本町 4-5-14 入江ビル7階

東神油槽船株式会社

TEL03-3270-3033 ・ FAX03-3241-2812

【衝突5分前】

今月16日、油送船オーシャンフェニックス、貨物船第五栄政丸、貨物船ゴールドリーダー衝突事件海難審判の言渡が神戸地方海難審判所でありました。

海難の概要は、平成20年3月5日14時55分17秒、明石海峡東部にてオーシャンフェニックス（2、948総トン。以下「オ号」といいます。）と第五栄政丸（496総トン。以下「栄丸」といいます。）が衝突し、その24秒後にオーシャンフェニックスとゴールドリーダー（1、466総トン。以下「ゴ号」といいます。）が衝突したものです。

オ号は右舷船尾外板に凹損と球状船首に破口を生じ、栄丸は左舷中央部外板に凹損を生じました。ゴ号は右舷中央部外板に破口を生じて、ゴ号は沈没し、ゴ号船長ほか2名が溺死し、1名が行方不明になっています。

オ号、栄丸及びゴ号ともほぼ同時に海上交通安全法の明石海峡航路内に入りました。衝突地点は航路東口から約100メートル内側の航路内です。

ところが、各船に衝突の見合い関係が生じた時機は、オ号がゴ号を船首方向に認め、オ号と栄丸が互いに進路が交差する態勢で、550メートルに接近した14時50分とするのが相当であり、各船とも航路外から航路に入る船舶であって、14時50分には未だ航路に達していないので、海上交通安全法は各船に適用されずに、海上衝突予防法が適用されることとなるそうです。

2船間の見合い関係は、オ号と栄丸は横切り船の関係で接近。オ号及び栄丸の両船はゴ号を追い越す態勢。オ号は栄丸及びゴ号に対して避航義務を負い、ゴ号はオ号及び栄丸に対して保持義務を負う関係です。

その一方で、栄丸はオ号に対しては保持義務を負い、ゴ号に対しては避航義務を負うこととなりますので矛盾が生じます。

このような関係の各船に対して定型的な航法を適用することは不合理を生じることになるので「船員の常務」を以って律するのが相当であるとされました。

海技士(航海)免許を受有する航海士は、更に衝突に至る詳しい操船状況に興味があるだろうと考え、裁決と航跡図を送りました。

操船者が、衝突のおそれありと認めた後、舵を切ったり、減速したりする時間や距離に余裕があるときは、横切り船の航法など定型航法によります。

実際は、既に接近状態になっている船舶同士に突然衝突のおそれが生じ、時間的距離的に余裕のない場合などルール化できない状況が多々あります。

このような場合こそ最も難しい判断と行動が要求され、その状況から最善の避航動作をとらなければなりません。海上衝突予防法は、「船員の常務」の語句にて「最善の避航動作」を、長年の船舶運航により培われた普通船員の知識・経験・慣行に基づいた操船者の適切な判断に委ねていると思います。

悪く言えば、ルールではなく、結果から操船者の不適切な操船を考えることなのでしょうが？

だから、緊迫状況下の操船法の習得には役立つかもしれないかも知れませんが、航海の安全を図る心構えの示唆に富むと思いますので、役立てて頂きたいと願っております。

裁決の主文を見てもみますと、①本件のオ号と栄丸との衝突は、オ号が見張り不十分で、衝突を避ける措置を執らなかったこと及び警告信号を行わなかったことと、栄丸が見張り不十分で、衝突を避ける措置を執らなかったため発生したものである。

②オ号とゴ号の衝突は、オ号が栄丸との衝突直前に左転したため発生したものである。

③栄丸が航路入航前に航路に沿う針路としなかったことは、オ号とゴ号との衝突の原因となる。

④オ号二等航海士の二級海技士（航海）の業務を2箇月停止する。

⑤オ号船長の一級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

⑥栄丸船長の五級海技士（航海）の業務を1箇月15日停止すると言渡しています。

また、⑦オ号のISM上の船舶管理会社が、船舶交通輻輳海域における船長の操船指揮に関し船長に十分指導しなかったこと及び船橋当直者の安全教育が十分でなかったことは本件発生の原因となる。⑧栄丸の船舶所有者が、航行中の見張りが不十分とならないよう、船橋当直中の携帯電話の使用を制限するなど安全管理を十分に行わなかったことは本件発生の原因となると言渡しています。

なお、本件後、オ号の会社が船長への指導及び船橋当直者への安全教育を実施したこと、栄丸の船舶所有者が安全教育を行うなど改善措置を実施したことについて報告があったので勧告しないとしています。

オ号のISMの船橋当直手順書に船長による操船指揮が定められていたが、①狭水道等船舶輻輳海域において船長自ら操船指揮にあたる海域を明示せず、昇橋する地点や時機を船長の判断に任せるなど船長への指導が十分でなかったこと②船橋当直者への教育が十分でなかったため当直者のみで船舶輻輳海域を入航したこと。③汽笛吹鳴テストが励行されていなかったため汽笛を吹鳴しようとしても押ボタンの位置が分からなかったのだと指摘して、日常の会社や船長による安全に対する取組みが悪いとされています。

栄丸の船舶所有者に対しても、船橋当直者が見張り不十分にならないよう、船橋当直中の携帯電話の使用を制限するなど安全管理を十分に行わなかったと指摘しております。

即ち、日常の安全への取組みが悪いと云われているのです。我々も胸に手を当てて、改善に努めましょう。

さて裁決の理由を見てみますと、オ号側の原因の冒頭には「オ号と栄丸との間に衝突のおそれが生じたのは、衝突の約5分前両船の進路が互いに交差する態勢で、オ号が航路入口までほぼ1600mとなったときで、その後オ号が、速やかに減速するなどして衝突を避けるための措置をとっていたならば、栄丸との衝突は起こらず、従って航路に入った後左転してゴ号と接近する事態に至ることはなかった。このときオ号は、見張りを十分に行わず、栄丸が衝突のおそれがある態勢で接近することに気付かなかった。」としています。

栄丸側の原因としては「航路東口に接近したとき、十分に見張りをしていたら、オ号とゴ号の両船と接近して同時に航路に入る状況であると気づき、減速するなどの衝突を避ける措置をとることができたものと考え。」としています。

つまり、この衝突事故は①見張りが不十分であったこと、②そのため、早めに減速するなどの衝突を避ける措置をとらなかったことにより発生したと総括できるでしょう。

以前、海上交通は右側通航が原則。「変針は大角度に行うこと」そして「変針より減速が良策」と学校で習ったと申し上げました。

昔は、機関回転数を変えるのに手間が掛かったことから、航海士は機関部に遠慮して機関を使用することが少なかったそうです。

そして誰も、事前の減速が良策だと知るまで幾度か危ない目に会ったそうです。

私も、今では機関部がとやかく言っても減速で衝突を避けるのが上手のすることだと分かっています。

特に、前後左右に四隻五隻と混んできて、その中に衝突しそうな船があるときには、速力を落として状況の変化即ち「周囲が空く」のを待つのが良策です。

今まで減速して避航したことの無い航海士は試してみてください。状況が変化して周囲が空くまでに左程時間は要しないことが分かります。

安全管理室