

平成 18 年横審第 117 号

貨物船津軽丸貨物船イースタン チャレンジャー衝突事件

言 渡 年 月 日 平成 19 年 3 月 27 日

審 判 庁 横浜地方海難審判庁（伊東由人，清水正男，米原健一）

理 事 官 熊谷孝徳

受 審 人 A

職 名 津軽丸船長

海 技 免 許 三級海技士（航海）

受 審 人 B

職 名 津軽丸一等航海士

海 技 免 許 四級海技士（航海）

指定海難関係人 C

職 名 D社運航管理者

補 佐 人 a（指定海難関係人C選任）

指定海難関係人 E

職 名 イースタン チャレンジャー船長

損 害 津軽丸・・・・・・・・・・・・・・・・船首部を圧壊

イースタン チャレンジャー・・・・左舷前部外板に破口，のち沈没

原 因 津軽丸・・・・・・・・・・・・・・・・視界制限状態時の航法（レーダー，速力）
不遵守

運航管理者・・・・・・・・・・・・・・・・運航管理規程を周知，徹底していなかつ
たこと

イースタン チャレンジャー・・・・視界制限状態時の航法（速力）不遵守

主 文

本件衝突は，津軽丸が，視界制限状態における運航が適切でなかったことと，イースタン チャレンジャーが，視界制限状態における運航が適切でなかったこととによって発生したものである。

津軽丸の運航管理者が，同船に対し運航管理規程を周知，徹底していなかったことは，本件発生の原因となる。

受審人Bの四級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

受審人Aを戒告する。

指定海難関係人Eに対して勧告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生年月日時刻及び場所

平成 18 年 4 月 13 日 05 時 18 分

神奈川県三浦半島南東方沖合，浦賀水道

（北緯 35 度 03.8 分 東経 139 度 43.9 分）

2 船舶の要目等

(1) 要 目

船 種	船 名	貨物船津軽丸	貨物船イースタン チャレンジャー
総 ト ン 数		498 トン	6,182 トン
登 録 長		72.37 メートル	101.20 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	3,500 キロワット

(2) 設備及び性能等

ア 津軽丸

津軽丸は、平成元年広島県で進水した限定沿海区域を航行区域とする全通二層甲板の船尾船橋型鋼製貨物船で、往航は京浜地区から大豆粕、菜種粕などの家畜の飼料を東北地方或いは北海道に輸送し、復航は北海道十勝港で小麦を積み、主として京浜港への輸送に従事していた。

操舵室は、その前方に視界を妨げる構造物はなく、中央部にジャイロコンパスと自動操舵装置の組み込まれた操舵スタンドが、同スタンドの左舷側にカラーレーダー及び白黒レーダーが、その左舷側に航海灯などのスイッチ盤が、同操舵スタンドの右舷側に船舶電話、船内電話及び汽笛の押しボタンが、その右舷側に主機の計器と操縦ハンドルの組み込まれたコンソールがそれぞれ設置されていた。

操縦性能は、航海速力が機関を回転数毎分（以下「回転数」という。）240として10ノットで、半速力が回転数210で6ノット、微速力が回転数170で4ノット、極微速力が回転数130で3ノットであった。また、船舶件名表写中の海上試運転成績によると、左旋回、右旋回とも旋回径は約140メートルで、360度回頭するのに要する時間が左旋回時では3分05秒、右旋回時では3分08秒であり、機関を全速力前進にかけて進行中、全速力後進を発令して船体が停止するまでに要する時間が2分01秒であった。

イ イースタン チャレンジャー

イースタン チャレンジャー（以下「イ号」という。）は、1985年日本で建造された船尾船橋型鋼製貨物船で、主として日本とフィリピン共和国間の航海に従事して鋼板、中古車などを輸送していた。

操舵室は、中央部に操舵スタンドが、その右舷側の少し離れたところにレーダー1台とエンジンテレグラフが、同操舵スタンドの左舷側にもう1台のレーダーが、その左にパイロットチェアが、操舵室左舷側後部にチャートルームが設けられており、その後壁にGPSがそれぞれ設置されていた。

3 津軽丸の備船形態と運航管理規程

(1) 津軽丸の備船形態

津軽丸は、本件発生の2週間ほど前となる3月28日に船主であるF社と備船者であるD社との間で日本海運集会所の制定した内航定期備船契約書による3年間の定期備船契約が締結され、3月31日に定期備船が開始されたものであった。

(2) D社の運航管理規程と津軽丸に対する同規程の周知について

「運航管理規程」は、定期備船も含めて同社の使用する船舶による貨物の運送業務を適正かつ円滑に処理するための責任体制及び業務実施の基準を明確にして、輸送の安全を確保することを目的として定められたものであり、同規程に基づき定められた「運航基準」及び「事故処理基準」によって構成されていた。

運航管理者の職務及び権限として「船舶の運航及び輸送の安全に関する業務全般を統轄

し、規定を遵守してその実施を図ること。」と規定されており、一方、運航管理者と船主及び船長との関係については、「運航管理者の職務及び権限は、法令に定める船長及び船舶所有者の職務及び権限を侵し、またその責任を軽減するものではない。」と定められていた。

また、「運航基準」は、船舶の運航に関する基準を明確にして、航海の安全を確保するためのもので、気象・海象の変化に応じて船長のとるべき措置が規定され、視界制限状態については、視程が 500 メートル以下となったときの発航或いは入航の中止、また、航海中に視程が同基準以下となった場合は、「船長は、当直体制の強化及びレーダーの有効利用を図るとともにその時の状況に適した安全な速力とし、状況に応じて停止、航路外錨泊又は航路変更の措置をとらなければならない。」(以下「視界制限時の運航基準」という。)と定められていた。

D 社の運航管理規程適用船舶は、自社船 4 隻、定期傭船は津軽丸も含め 5 隻で、海務部長である C 指定海難関係人が運航管理者で、海務課長が第 1 運航管理代理、営業課長が第 2 運航管理代理としてそれぞれ運航管理補助者であり、営業課員、海務課員、各 1 名が運航管理員となっていた。

津軽丸は、D 社の定期傭船の開始にともない 3 月 31 日に岡山県岡山港に入航して積荷を行い、宮城県石巻港、北海道函館港、同苫小牧港で揚荷し、同十勝港で小麦を積み、京浜港横浜区及び川崎区で揚荷後、4 月 12 日 16 時 30 分千葉県千葉港に入港して積荷を行い、同港を出航後、北海道に向かう途中、本件が発生したものであった。

この間の運航管理規程の周知については、津軽丸の D 社による定期傭船開始と同時に同社に移籍してきた、現営業部長 G が、同船の前定期傭船者である H 社の元 I 営業所の所長兼運航管理補助者であり、運航管理規程は各社あまり相違がないこともあって、津軽丸の船長に対して、D 社の運航管理規程が周知されるまでは H 社の同規程で運航するよう指示していた。

C 指定海難関係人は、G 営業部長の津軽丸に対する前示の指示を知っており、また、時間がとれなかったこともあって、定期傭船開始後、訪船して運航管理規程を周知、徹底することも、同規程を本船に郵送することもしていなかった。

4 津軽丸の就労体制と船長の航海当直者に対する指示

津軽丸の乗組員は、船長、一等航海士、次席一等航海士、機関長、一等機関士の 5 名で構成され、航海当直は、船長が 08 時から 12 時までと 20 時から 24 時まで、一等航海士が 04 時から 08 時までと 16 時から 20 時まで、次席一等航海士が 00 時から 04 時までと 12 時から 16 時まで入直する 4 時間 3 直制の船橋当直体制を組み、機関部の当直は、機関長が、10 時から 16 時までと 22 時から 04 時まで、一等機関士が 04 時から 10 時までと 16 時から 22 時まで機関室での当直に入る 6 時間 2 直制をとっていた。

出入港時及びシフト時の配置は、操舵室で船長が操船にあたり、船首配置に一等航海士と次席一等航海士が、船尾配置に一等機関士が、機関室には機関長が配置についていたが、機関長は、常時機関室にいるわけではなく、機関に問題のないときは船尾配置についていた。また、荷役中は、一等航海士が陸上業者に積み方の指示を行うのみで、荷役そのものは業者が行っていた。

各航海当直時間は、航海士毎に割り振られており、出入港時刻や狭水道通過時刻により動かすことなく、狭水道通過時は船長が昇橋して操船指揮していたが、視界制限時については、「困ったときは報告せよ。」とのみ指示しており、報告するかどうかについては当直者の

判断に委ねられていた。

5 事実の経過

津軽丸は、A及びB両受審人ほか3人が乗り組み、大豆粕1,250トンを載せ、船首3.00メートル船尾4.20メートルの喫水をもって、平成18年4月13日00時55分千葉港千葉区第3区内の栈橋を発し、苫小牧港に向かった。

A受審人は、500メートルほど隔てた対岸の係留船を見ることができる状況であったため発航基準を満たしていると判断し、単独で操船にあたって回頭して千葉航路に向けたとき、当直航海士である次席一等航海士が昇橋してきたので操船補佐につけ、千葉航路に入るころ視界が悪化したが、徐々に視界が回復する状況下、同航路に沿って港外に向けて進行して同航路出口に至り、01時40分深夜で航行船舶も少なく、視界も回復したので、次席一等航海士に当直を委ねることにしたが、困ったときは報告するようにとっているので大丈夫と思い、視界制限時の報告についての指示を適切に行うことなく自室に退いた。

次席一等航海士は、西航して浦賀水道航路に入り、航路に沿って南下し、03時45分浦賀水道航路中央5号灯浮標を通過するころ、視程900メートルほどの状況下、B受審人と当直を交替した。

B受審人は、同航路に沿って南下するに従い視程が400メートルほどになったことに気付いたが、報告すべき視程について明示されていないので困ったときのみ報告すればよいと思い、視程が500メートル以下となったことをA受審人に報告しないまま続航し、同航路南口を出て、04時25分劔埼灯台から049度（真方位、以下同じ。）6.4海里の地点で、針路を194度に定めて自動操舵とし、機関を全速力前進にかけて10.4ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

B受審人は、依然視程が500メートル以下の状況下、霧中信号を行わないまま、白黒レーダーを相対方位表示として3海里レンジに設定し、周囲の見張りをを行いながら続航中、05時10分右舷船首31度2.7海里のところイ号の映像を初認し、カーソルを映像に合わせて監視していたところ、イ号はその方位がほとんど変わらず接近していたものの、船首方位の右方への振れによりイ号の映像がカーソルの左方にかわってゆくように見えたことから、衝突のおそれはないものと判断し、自船の船首方位の変化を考慮することなく、レーダーによる動静監視を十分に行わないまま進行した。

B受審人は、イ号の接近に伴いレーダーを1.5海里レンジに切り替えてレーダーによる見張りを継続していたものの、同船と著しく接近することを避けることができない状況であったが、依然動静監視不十分で、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて停止しないまま同じ針路、速力で続航し、05時18分少し前イ号の映像がレーダーの中心付近に接近したとき、ようやく衝突の危険を感じ、操船信号のつもりで汽笛を1回吹鳴し、手動操舵に切り替えて右舵一杯をとり、機関を停止したが、05時18分劔埼灯台から151度5.4海里の地点において、津軽丸は、原針路、原速力のまま、その船首が、イ号の左舷前部に前方から75度の角度で衝突した。

当時、天候は霧で風はほとんどなく、視程は200メートルで、日出は05時12分であった。

A受審人は、自室で就寝中、汽笛を聞いて目覚め、その後間もなく、衝突の衝撃を感じ、急ぎ昇橋して事後の措置にあたった。

また、イ号は、E指定海難関係人、一等航海士Jほか23人が乗り組み、スチールコイル、鋼板、中古バス、中古トラックなど1,415トンを積載し、船首3.93メートル船尾6.15メートルの喫水をもって、4月11日15時15分大阪港を発し、京浜港横浜区に向かった。

翌々13日04時00分J一等航海士は、前直の二等航海士から船橋当直を引き継ぎ、甲板手と共に当直にあたり、04時31分GPSで船位を求め海図上に記入したところ、予定針路線の左方に出ていたため、釧路灯台から211度11.0海里の地点で、針路を056度に定め、機関を回転数175の航海速力として12.4ノットの速力で進行した。

04時50分E指定海難関係人は、浦賀水道航行のため昇橋し、視程が4海里ほどであることを認め、視界が徐々に悪化していたことから、自らは右舷側レーダーを真方位表示として3海里レンジに設定して見張りとお操船にあたり、J一等航海士を真方位表示として6海里レンジに設定した左舷側レーダーによる見張りに、甲板手を手動操舵に配して続航した。

05時00分頃E指定海難関係人は、視界がさらに悪化していくこともあって、機関室の当直者に電話して機関を10.5ノットとなる回転数150までゆっくりと下げるよう命じたところ、J一等航海士から、左舷船首6海里に津軽丸の映像を認めた旨の報告を受け、しばらくして同人から同船と5海里に接近した旨の報告とプロットによる最接近距離1.5海里の報告を受け、十分に検討しないまま反航船と判断して右に針路を転じるよう命じたところ、05時04分J一等航海士が操船信号のつもりで短音1回を吹鳴したのち、甲板手に065度に針路を転ずるよう指示し、霧中信号を行わないまま進行した。

E指定海難関係人は、05時10分自らのレーダーで左舷船首20度2.7海里に津軽丸の映像を認め、その後、同船と著しく接近することを避けることができない状況であることを認めしたが、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて停止しないまま、同じ針路及びゆっくりと減速しながら12.0ノットほどの速力で続航し、05時16分衝突の危険を感じて右舵10度を令し、05時18分少し前左舷船首方至近に津軽丸を認め、右舵一杯を命じたが、イ号の船首が089度を向き、11.5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、津軽丸は、船首部を圧壊し、イ号は、左舷前部外板に破口を生じて浸水、正午すぎに船首から沈没した。イ号の乗組員は、救命艇に乗って同船を離れ、津軽丸及び来援の巡視船により全員救助された。

6 本件発生後のD社の運航管理規程の周知

本件発生後、D社は、事故調査委員会を開催して事故調査に着手するとともに、運航管理規程の遵守についての文書と霧中航法についての説明書を作成、全管理船舶に通知した。また、同規程の周知、徹底を図るため、各船に少なくとも3箇月に1回は訪船できるよう、訪船計画表を作成して実施し、新規に定期備船する船舶については備船開始前に訪船して同規程を周知することにした。

津軽丸に関しては、本件発生の翌日、運航管理補助者2人が横須賀港に係留中の津軽丸を訪船、運航管理規程を船長に手渡し、その実施を要請、周知した。また、4月19日には、同人達が苫小牧港入航中の同船を訪船し、全乗組員と事故の再発防止につき意見交換を行った。

(航法の適用)

本件衝突は、視界が制限された浦賀水道において、浦賀水道航路を出て南下する津軽丸と同航路に向かうため北東進中のイ号が海上交通安全法適用海域で衝突したものであるが、同法には適用条項がなく、一般法である海上衝突予防法第19条の視界制限状態における船舶の航法によって律するのが相当である。

また、両船間の距離が3海里となったのち、互いに方位がほとんど変わらず1分間に0.33海里の速度で互いに接近し、10分後に衝突していること、3海里に接近したころ互いにレーダー

で探知することができたこと、レーダーによる相手船の針路、速力の変化を探知するには時間がかかることから、見合い関係の成立は互いに3海里ほどまで接近したときとするのが相当である。

(本件発生に至る事由)

1 津軽丸

- (1) 船長が視界制限状態となったとき報告するよう船橋当直者に適切に指示しなかったこと
- (2) 船橋当直者が視界制限状態となったとき船長に報告しなかったこと
- (3) 霧中信号を行わなかったこと
- (4) レーダーによる動静監視が不十分であったこと
- (5) イ号と著しく接近することを避けることができなくなったとき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて停止しなかったこと
- (6) 運航管理者が、運航管理規程を周知、徹底していなかったこと

2 イ号

- (1) プロットイングが不正確で、衝突の14分前に津軽丸を反航船ととらえ065度に転針したこと
- (2) 霧中信号を行わなかったこと
- (3) 津軽丸と著しく接近することを避けることができなくなったとき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて停止しなかったこと

(原因の考察)

1 津軽丸

本件は、津軽丸が、イ号と著しく接近することを避けることができなくなったとき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じ、必要に応じて停止しておれば衝突を回避できたと認められる。

したがって、B受審人が、レーダーによる動静監視を十分に行わず、イ号と著しく接近することを避けることができなくなった状況であることに気付かなかつたことは、本件発生の原因となる。視界制限時におけるレーダーによる動静監視は、レーダーを相対方位表示で使用する場合、カーソルを合わせて映像の方位変化を観察するのみでは不十分で、自船の船首方位の変化も考慮する必要がある、例えばプロットイングを行っていたとしても、船首方位の変化によりジグザグの線上を映像が動きながら接近してくるので衝突のおそれの判断が難しく、真方位表示での使用が望まれる。

船長が、視界制限状態となったとき報告するよう当直者に対して適切に指示しておれば、報告を受けて昇橋し、必要な措置をとることができ、衝突を回避できたと認められる。

したがって、A受審人が、視界制限状態になったときの指示を適切に行っていなかったこと、B受審人が、視界制限状態になったとき報告しなかったことは、本件発生の原因となる。船長の視界制限状態となったときの指示については、「困ったときは報告しなさい。」では、当直者の判断に左右されることとなるので、具体的に「視程500メートル以下となったときは報告しなさい。」などのように視程を明示すべきである。

C指定海難関係人が、運航管理規程を周知、徹底していなかったことについては、視界制限時の運航基準が遵守されなかったことの一因と考えられ、本件発生の原因となる。

B受審人が、霧中信号を行わなかったことは、イ号がレーダーにより6海里のところに津

軽丸の映像を探知し、その後、同船を対水速力のある航行中の動力船と認めていることから、本件発生の原因とはならない。しかし、視界制限時は、海上衝突予防法の規定に基づき霧中信号を行わなくてはならない。

2 イ号

イ号が、津軽丸と著しく接近することを避けることができなくなったとき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じ、必要に応じて停止しておれば衝突を回避できたものと認められる。

したがって、E指定海難関係人が、津軽丸と著しく接近することを避けることができなくなったとき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて停止しなかったことは、本件発生の原因となる。

イ号が、霧中信号を行っていなかったことは、津軽丸が3海里のところにイ号の映像を探知し、その後、同船を対水速力のある航行中の動力船と認めていることから、本件発生の原因とはならない。しかし、視界制限時は、国際海上衝突予防規則の規定に基づき霧中信号を行わなくてはならない。

イ号が、プロットイングが不正確で、衝突の14分前に津軽丸を反航船ととらえ065度に転針したことは、見合い関係が成立する前の針路の変更であり、本件発生の原因とはならない。しかし、レーダーでプロットイングを行うときは、正確に行わなくてはならない。

(主張に対する判断)

C指定海難関係人選任の補佐人は、次の点について主張するので以下検討する。

1 両船は無難に航過する態勢であったが、衝突4分ばかり前にイ号が、右舵10度をとって回頭し、衝突したのでイ号が主因であること

補佐人は、イ号の針路について、同船の乗組員の供述を全く無視し、レーダー映像記録をそのまま採用して同主張をしているので、この点を検討する。

補佐人が当廷において主張したように、AIS(船舶自動識別装置)による記録とは異なり、レーダー映像記録は、同記録別紙の注意事項に記載されているように誤差があるものであり、そのまま採用することには問題がある。したがって乗組員の供述による裏付けが必要である。また、本件についての誤差を考慮するにあたっては、同記録別紙の注意事項中、特に、急回頭船は追尾できない旨の記載とともに、衝突地点が観測地点から12海里ほど離れており、遠距離であることも考慮すべき事項である。

レーダー映像記録を、そのまま採用するのであれば、両船の乗組員の供述或いは他の証拠に反している以下のことなど、即ち、津軽丸が、衝突の5分前、両船間の距離1.5海里となったとき針路を199度から190度に転じていること、イ号が衝突の4分前右舵10度をとって右転を始めたが、衝突の2分前からはほとんど回頭していないこと、衝突時、津軽丸の船首がイ号に後方から82度の角度で衝突していることなどについて、合理的な説明が必要である。

補佐人は、これらについて十分な検討を行っておらず、同人の主張は認められない。

2 D社は定期傭船者であって船主ではないので、C指定海難関係人の所為は本件発生の原因とはならないこと

定期傭船契約では、航海の安全を確保し、実行するのは船主、船長であり定期傭船者ではなく、C指定海難関係人を定期傭船者として指定したのであれば補佐人の主張のとおり失当である。しかしながら、C指定海難関係人は、定期傭船者としての指定ではなく運航管理者

として指定されている。

本件発生の原因は、原因の考察でも述べたように、当直者が視界制限状態となっていることを船長に報告せず、海上衝突予防法の規定どおりの措置がとられなかったことによって発生したものであり、これら規定を遵守するよう乗組員に指示、教育するのは船主及び船長の責任である。

しかし、一方、津軽丸は、運航管理規程によって定められた視界制限時の運航基準にも違反している。同運航基準は、船長として当然遵守すべき基準であり、運航管理者が船長にその基準を遵守することを求めることは、法令に定める船長の職務権限を侵すものではなく、運航管理者の職務及び権限、「運航管理規程を遵守してその実施を図る」、の根幹をなすものである。

また、運航基準を含む運航管理規程は、各社あまり相違がないものであるとはいえ、同管理規程の形骸化を防ぎ、いかにして遵守させるか、また、連絡先の一覧表を示すなどして、乗組員との意志疎通をどのようにして図ってゆくかについては、各社毎に相違があり、これらの事項を周知して始めて運航管理規程が周知されたと言えるのであって、前備船者の運航管理規程に準じるようにとの指示では、運航管理者としての職務が、十分果たされていたとは言えない。

したがって、補佐人の主張は認められない。

(海難の原因)

本件衝突は、霧のため視界が制限された浦賀水道において、浦賀水道航路を出て南下する津軽丸が、レーダーによる動静監視不十分で、レーダーで探知したイ号と著しく接近することを避けることができなくなったとき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて停止しなかったことと、浦賀水道航路に向かうため北東進中のイ号が、レーダーで探知した津軽丸と著しく接近することを避けることができなくなったとき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて停止しなかったこととによって発生したものである。

津軽丸の運航が適切でなかったのは、船長が、視界制限状態となったときの報告について、当直者に対して適切に指示しなかったことと、当直者が、視界制限状態となったとき船長に報告しなかったこととによるものである。

津軽丸の運航管理者が、同船に対して運航管理規程を周知、徹底していなかったことは、本件発生の原因となる。

(受審人等の所為)

B受審人は、単独の船橋当直にあたり、浦賀水道航路を航行中、霧のため視界が制限された場合、船長に報告すべき注意義務があった。ところが、同人は、報告すべき視程について明示されていないので困ったときのみ報告すればよいと思い、報告しなかった職務上の過失により、同航路南口を出て南下中、レーダーで探知したイ号と著しく接近することを避けることができなくなったとき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて停止しないまま進行してイ号との衝突を招き、津軽丸の船首部を圧壊し、イ号の左舷前部外板に破口を生じさせて、浸水、沈没させるに至った。

以上のB受審人の所為に対しては、海難審判法第4条第2項の規定により、同法第5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箇月停止する。

A受審人は、霧模様の東京湾内を航行中、船橋当直を委ねる場合、当直者が自分の判断で報告しないことのないよう、視界制限時の報告についての指示を適切に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、困ったときは報告するようにとっているので大丈夫と思い、視界制限時の報告についての指示を適切に行わなかった職務上の過失により、視界制限時にとられるべき適切な措置をとることができず、衝突を招き、両船に前示の損傷を与えるに至った。

以上のA受審人の所為に対しては、海難審判法第4条第2項の規定により、同法第5条第1項第3号を適用して同人を戒告する。

E指定海難関係人が、レーダーで探知した津軽丸と著しく接近することを避けることができなくなったとき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて停止しなかったことは、本件発生の原因となる。E指定海難関係人に対しては、海難審判法第4条第3項の規定により勧告する。

C指定海難関係人が、津軽丸に対し運航管理規程を周知、徹底していなかったことは、本件発生の原因となる。C指定海難関係人に対しては、本件後、訪船予定を組んで実施するなどして、運航管理規程の周知、徹底を図っていることに徴し勧告しない。

よって主文のとおり裁決する。

参 考 図

