

## ロスプリベンションセミナー 衝突事故時の対応・事故防止の注意事項等

日本船主責任相互保険組合主催  
2011年11月24日 14:00～  
於：組合本部事務所 5階大会議室

小川総合法律事務所  
海事補佐人 秋葉 隆行

### 1. 事故が発生してしまったら

衝突事故後は以下のような順序で処理することとなる。

- (1) 初期対応
- (2) 事故情報の船主及び関係者（保険会社、P&Iクラブ等）への報告 速やか/正確に
- (3) 船主保険会社等関係者からの助言・調査・証拠収集等、求償・責任防衛のための措置

### 2. 事故後の対応

- (1) 初期対応

事故発生直後は人命、船体、積荷の安全を確保するための迅速な対応が不可欠。

「船長は、船舶が衝突したときは、互いに人命及び船舶の救助に必要な手段を尽くし、かつ船舶の名称、所有者、船籍港、発航港及び到達港を告げねばならない。但し、自己の指揮する船舶に急迫した危険があるときはこの限りでない。」（船員法 13 条）

事故直後の初期対応：

- ① 応急処置（損傷調査、傾斜・浸水・火災・流出油・人損の確認、防水・防火・油防除措置等）
- ② 相手船のチェック（VHF, AISの有効利用）
- ③ 船主への報告→ P&Iクラブ コレスポンドンツへの通知
- ④ 官憲への緊急通報（船名、衝突日時・場所、人損・油流出の有無、沈没の可能性等）  
\* 後述(2)aの事項の早期把握も重要である。

- (2) 衝突状況の把握と通知

以下情報の把握、通知に努める。衝突に至る経過は記憶が薄れないうちに確認・記録。

#### a. 衝突時の状況

- ① 時刻（確認者、確認時期、時計の場所と誤差）
- ② 地点（緯度経度、物標からの方位距離、測得時期）
- ③ 自船の状況（在橋者、船首方向、速力、機関回転数、舵角、喫水変化、衝突角度の推測）
- ④ 相手船の状況（針路速力の推測、灯火・形象物、汽笛吹鳴・信号発光の有無）
- ⑤ 海気象の状況（天候、風向風力、海面状態、海潮流、視界、月明の有無）

b. 衝突前の状況-後刻整理乃至関係者による事情聴取

- ① 針路・速力
- ② 操船模様
- ③ 見張り模様（レーダー等航海計器の使用状況）
- ④ 機関の使用状況
- ⑤ 信号実施状況
- ⑥ 相手船の状況（初認時期、方位・距離とその測定方法、針路・速力、灯火・形象物等）
- ⑦ 相手船のその後の方位変化、針路・速力の変更
- ⑧ 周囲の状況（第三船・著名物標の存在、船舶の輻輳状況）
- ⑨ 海気象の状況とその変化
- ⑩ 衝突直前の動作・信号等

c. 両船損傷状況その他の情報

- ① 人損・油流出・積荷の損傷の有無、防止措置
- ② 損傷箇所、損傷程度
- ③ 相手船（船名・船籍他主要目）相手船主、船体保険者、P & Iクラブ、連絡窓口
- ④ 発航港、目的港
- ⑤ 積荷の種類・数量
- ⑥ 荷主、貨物保険者
- ⑦ その他 - 相手船や官憲より聞き及んだ情報

(3) 記録類の収集

衝突に至る経緯と理由を明確にするため以下が重要な証拠となる。→添付 1 をあわせ参照

- ① 使用海図：一定間隔で船位記載
- ② 航海日誌・機関日誌
- ③ ベルブック
- ④ 記録紙類（コースレコーダ、テレグラフロガー - 時刻の誤差確認
- ⑤ 電子データ類 - VDR, ECDIS
- ⑥ 陳述書：水先人乗船中ならば同人から取付け。

衝突時は事実関係を詳細に記憶しているが時間と共に曖昧になるので、速やかに船内関係者を招集し事実関係を把握し、また、記録類・関連書類の収集及び保管を指示、行うこと。

註：

VDR 情報は後日極めて有益な情報となるので、事故後速やかに停止し上書きを回避する。また、他船 AIS 情報は第三船の存在と事故への関与を検証できる。客観的情報としての ECDIS（電子海図）データも有効である。

(4) 衝突相手船から現認書の取付け

後日損害賠償請求に備え、相手船船長より衝突現認書を取付ける。相手船船長から同様の要求を受ける場合には、その署名を”without prejudice、receipt only”（責任を認めない、受領のみ）と明記しなければならない。

### 3. 事故後の各種調査への対応

事故後に多数関係者がそれぞれの立場で乗船する。船側としては、身元・誰の委嘱で・何の目的で乗船したかを確認、調査許可・質問への回答の如何を判断する。対応は船長に限定し、他乗組員は状況等を他言してはならない。これを船内に指示徹底すること。

- (1) 本船側（弁護士、サーベイヤー、P&I コレスポンデント）調査には全面的に協力する。
- (2) 相手方（弁護士・サーベヤー他）には記録類開示不可は勿論、聴取にも応じない。乗船自体拒否すべきである。
- (3) 相手方による損傷調査も、船主許可ない限り応じない。許可後であっても、船体積荷の損害状況を見せるにとどめ、他の場所や記録類へのアクセスは断固拒否すべきである。
- (4) 官憲当局の取調べには真摯に対応する。調書に署名の際は内容を十分に確認すること。なお、取調べの内容は船主に速やかに報告する。国によっては事故自体やその後の油流出に対し長時間の取調べ拘束、罰金等が課され、また現金等担保供託や保証状を要求されることがある。そのような可能性を踏まえ、船主に通知すること。

### 4. まとめ

- (1) 自船の損害を確認、人命・船舶・貨物の安全及び環境保全に手段を尽くす
- (2) 必要に応じ、他船側の人命・船舶・貨物の救助に協力
- (3) 衝突状況の確認と記録類の収集・保全
- (4) 船主他関係者、官憲への通知
- (5) 責任は認めない（責任問題は他言無用）
- (6) 相手船関係者（弁護士、サーベイヤー）の記録類開示・事情聴取要求に応じない

### 5. 事故防止のために

- (1) 原則、関連事項の把握
  - ① 十分な見張り、慎重な操船
  - ② 航海機器・機関・通信設備の点検
  - ③ 操縦性能の把握
  - ④ 気象・海象の事前調査と把握
  - ⑤ 予定航路の事前調査と把握
- (2) 海上交通規則の遵守
  - ① 見張りの重要性 遠くから早く見つける、継続的な動静監視と観測
  - ② 安全な速力 減速時期
  - ③ 衝突のおそれ 方位変化、レーダープロットング、ARPA データ観測、変針点付近
  - ④ 衝突回避動作 実務としては衝突のおそれが生じる前に早期・大角度の回避動作、相手方 意図不明の場合の早めの信号・汽笛
  - ⑤ 霧中航海時 具体的指示（霧中時の措置の徹底）  
例：視界 2 マイル以下となったら必ず知らせ  
機関・汽笛の躊躇なき使用（寝てる人間に遠慮しない）  
レーダー解析、新航海計器の取扱い教育
- (3) 当直者の能力把握と指示徹底（船長）

- ① 知識・技量不足－計器取扱い、法令不知、海図の見方
- ② 個人差（個性）－自信過剰、怠慢、油断、面倒、あせり、遠慮
- ③ 能力限界－一人三役、配置不十分、混乱

(4) その他

- ① 船長昇橋乃至乗組員増員時期
- ② 霧中航行時の信号吹鳴・航海灯点灯
- ③ 操舵室内の人員配置

以上

(添付 1)

Example: List of Documents Re: Collision

1. Working Chart
2. Statement of fact of Master, Duty Officer and Able Seaman and others
3. Deck / Engine Log Book
4. Deck / Engine Bell Book
5. Course Recorder Printout
6. Engine Logger Printout
7. VDR/ECDIS data
8. GPS Position Record Book/Printout
9. Radar Log
10. Standing Orders, Night Order Book
11. Passage Plan
12. SMS Procedure- Provision for Navigational Watch
13. Checklist - navigation watch, navigation in poor visibility/narrow channel
14. Departure Condition Record of last port
15. Ship's Particular
16. General Arrangement
17. Result of Sea Trial, Maneuvering Characteristics
18. Certificates
  - Ship's Registry • International Tonnage • Minimum Safe Manning
  - Document of Compliance • Safety Management Certificate • Certificate of Class
19. Class Survey Record
20. Stowage Plan
21. Crew List
22. License of Officers and Engineers
23. Seaman's Book of Master, Deck Officer, and Able Seaman

(別紙 - ご参考)

### 海難審判/運輸安全委員会の手続等

2008(平成20)年10月1日に、海難審判法が改正され、また、運輸安全委員会が新設された。それまで「原因究明」と「懲戒」という二つの役割を担っていた海難審判裁決は、懲戒のみ行うこととなり、「原因究明」部分は運輸安全委員会に委ねられた。

#### 1. 海難審判の手続き概要

改正海難審判法の目的は、「職務上の故意又は過失によって海難を発生させた海技士もしくは小型船舶操縦士または水先人に対する懲戒を行うため、国土交通省に設置する海難審判所における審判の手続等を定め、もって、海難の発生の防止に寄与すること」である。理事官は、国土交通省・海上保安庁・警察・市町村長等からの通知や新聞テレビ報道等で海難発生を認知し調査開始、関係者の取調べや必要な証拠の収集を行う。その結果、関係者(海技士、小型船舶操縦士、水先人 - 外国免状所有者・自衛隊員等に及ばない)に故意過失があり懲戒が必要と認めた時、その者を受審人とし、また、受審人の故意又は過失の内容及び懲戒の量定を判断するため必要があると認める者を指定海難関係人とし、審判申立を行う。

審理は審判所(公開の審判廷)で行う。海難審判所-東京は、5名以上の死亡者又は行方不明者が発生した等の重大な海難を審判官3名で扱う。一方、地方海難審判所-函館・仙台・横浜・神戸・広島・長崎・門司・同那覇支所は、各々の管轄区域で発生した重大事件を除く海難を通常1名の審判官が扱う。以前の二審制(一審:地方海難審判庁→二審:高等海難審判庁)はなくなった。

受審人は補佐人を選任できる。よって、審判は、受審人・指定海難関係人・審判官・理事官・補佐人で構成されるのが一般的である。審理は、①審判官の開廷宣言、②人定尋問、③理事官による申立理由の陳述、④これに対する受審人・指定海難関係人・補佐人の意見陳述、⑤証拠調べ(人証、物証)、受審人等への尋問、⑥理事官の意見陳述、⑦補佐人の弁論、⑧受審人等の最終陳述、と進行し、最後に、⑨審判官が結審を告げ、審理が終了する。後日、海難の事実等と受審人への懲戒の内容(免許の取消し、業務の停止、戒告)について裁決が言渡される。不服のない場合は、理事官は受審人への懲戒を執行(例:業務停止の場合、理事官が海技免状等を取上げ、期間満了の後これを本人に還付)し、不服ある場合、受審人は、裁決言渡しの翌日から30日以内に東京高等裁判所に裁決取消しの訴えをすることができる。

懲戒を行うにおいて、海難事実の正しい認定と適切な原因判断は不可欠である。この意味では、運輸安全委員会と同様、海難審判所も実質的に原因究明の機能を合わせ有しているといえる。

#### 2. 運輸安全委員会の手続概要

運輸安全委員会設置法は、その目的を「事故原因や事故に伴い発生した被害の原因を究明するための調査を的確に行い同被害の軽減に寄与すること」としている。調査対象者は船舶事故等関係者(運輸安全委員会設置法第18条2項3号)で、関係者の免許出所等に左右されない。

委員会は海難事故の通報を受けて事故調査官を指名、調査を開始する。特に重大な社会的影響を及ぼしたもの等、重大な船舶事故の場合は船舶事故調査官が、それ以外の管轄地域での事故は地方事故調査官が担当する。具体的な調査は、関係者の聴取・関係物件の検査・関係資料の収集等である。この後、事故原因を究明するべく試験や研究・解析を行う。事故等調査を終える前には報告書案を作成、原因関係者（船舶事故等の原因又はこれに伴い発生した被害の原因に関係があると認められる者）に送付、意見を述べる機会（出頭又は文書）が与えられる。原因関係者は委員会の許可を得て自らの意見陳述を行なうことができる。意見聴取会を開いて関係者・学識経験者より意見を聞くこともある。この後、委員会での審議を経て調査報告書を作成し、国土交通大臣へ提出、公表される。国土交通大臣・原因関係者への勧告、また、国土交通大臣・関係行政機関の長に、事故防止、被害軽減のために講ずべき施策について意見を述べることもある。

以上