

平成30年海審第2号

裁 決
漁船A乗揚事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（航海）

受 審 人 a 2

職 名 A一等航海士

海技免許 五級海技士（航海）（履歴限定）

本件について、海難審判所は、理事官大野浩出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 の四級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

受審人 a 2 を戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の日時時刻及び場所

平成29年10月12日21時20分

パプアニューギニア独立国ジョマード水道

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船A

総 ト ン 数 4 0 9 トン

全 長 5 5 . 1 6 メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 7 3 5 キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

Aは、平成3年8月に進水した、まぐろはえなわ漁業に従事する一層凹甲板型の鋼製漁船で、操舵室には、中央に自動操舵装置が組み込まれた操舵スタンドが、右舷側にGPSプロッター、魚群探知機、AIS受信機、2号レーダー及び機関操縦盤が、左舷側に1号レーダーが、それぞれ装備されていた。

(2) ジョマード水道

ジョマード水道は、ニューギニア島東端の東南東方約90海里に位置し、マニダル礁とジョマード諸島のパナワイポナ島との間の幅約2.7海里の水路で、ソロモン海と珊瑚海とを結ぶ通航路として利用されていた。

(3) 受審人の経歴等

ア a 1 受審人

(省略)

イ a 2 受審人

(省略)

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、a 1 受審人及びa 2 受審人ほか21人（日本国籍4人、インドネシア共和国籍17人）が乗り組み、漁獲物約304トンを載せ、船首2.4メートル船尾2.8メートルの喫水をもって、水揚げの目的で、平成29年10月11日12時08分（現地時間）パプ

アニューギニア独立国ポートモレスビー港を発し、ジョマード水道を經由する予定で、静岡県焼津港に向かった。

ところで、a 1 受審人は、船橋当直を7直2時間制とし、甲板部及び冷凍担当の乗組員のほか自身を含めた合計14人を2人ずつに割り振り、狭い水道を通航する場合や転針する場所では、自ら昇橋して操船の指揮を執るようにしていた。

a 1 受審人は、ニューギニア島南岸沖合を東行し、翌12日20時50分頃（日本時間、以下同じ。）ジョマード水道南方沖合に差し掛かったことから狭水道通航に備えて昇橋し、当直中であった甲板員2人を見張りに就けて操船の指揮を執り、20時51分半パナワイボナ島西端灯台（以下「パナ灯台」という。）から219度（真方位、以下同じ。）7.6海里の地点で、1号レーダーの映像を見てマニーダル礁を左方に約1,200メートル離すように針路を022度に定めて自動操舵とし、機関を回転数毎分320にかけ、折からの海流及び風により、左方に8度圧流され、10.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 2 受審人は、21時00分パナ灯台から225度6.2海里の地点で昇橋し、海技免許を有していない相当直者の甲板員とともに前直者と船橋当直を交代したのち、a 1 受審人の操船補佐に就くことにした。

a 1 受審人は、レーダー映像を見てマニーダル礁を1海里ほど離すよう適宜に針路を変えてジョマード水道を通航するつもりでいたところ、右舷前方の同水道北側を同水道に向けて南下中の大型船を認めてその動向が気になり、肉眼で同船を見ながら続航した。

21時14分半少し前 a 1 受審人は、パナ灯台から242度4.3海里の地点に達したとき、マニーダル礁まで1.0海里となり、

その後同礁に向かって接近する状況となったが、右舷前方を南下中の大型船に気を取られ、レーダーの映像を見て同礁との位置関係を把握するなど、船位の確認を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

一方、a 2 受審人は、a 1 受審人の操船補佐に就いてジョマード水道に差し掛かったが、いつも操船補佐に就くときは専ら見張りを行っていたので、船位の確認はa 1 受審人が行うものと思い、マニーダル礁との位置関係を把握して同受審人に報告するなど、a 1 受審人の操船を適切に補佐しなかった。

こうして、Aは、a 1 受審人及びa 2 受審人がマニーダル礁に向かって進行していることに気付かないまま、21時20分パナ灯台から254度3.7海里の地点において、原針路、原速力で同礁南東部に乗り揚げた。

当時、天候は曇りで、風力5の南東風が吹き、潮候は下げ潮の末期にあたり、付近には西方に向かう弱い海流があった。

乗揚げの結果、船底外板の破口などを生じ、のち廃船処理された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚げは、夜間、ジョマード水道を北上する際、船位の確認が不十分で、同水道西側のマニーダル礁に向かって進行したことによって発生したものである。

運航が適切でなかったのは、船長が、船位の確認を十分に行わなかったことと、船長の操船補佐に就いていた航海士が、船長の操船を適切に補佐しなかったことによるものである。

a 1 受審人は、夜間、操船指揮を執ってジョマード水道を北上する場合、南東の風が吹いており、付近海域には西方に流れる海流があること

を承知していたのだから、ジョマード水道西側のマニーダル礁に向かって進行することがないよう、レーダーの映像を見て同礁との位置関係を把握するなど、船位の確認を十分に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、右舷前方を南下中の大型船に気を取られ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、折からの風及び海流に圧流されてマニーダル礁に向かって進行していることに気付かずに乗揚を招き、船底外板の破口などを生じさせるに至った。

以上の a 1 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 箇月停止する。

a 2 受審人は、夜間、a 1 受審人の操船の補佐に就いてジョマード水道を北上する場合、同受審人が右舷前方を南下中の大型船に注意を向けていたのだから、マニーダル礁に向かって進行することがないよう、同礁との位置関係を把握して同受審人に報告するなど、船長の操船を適切に補佐すべき注意義務があった。ところが、a 2 受審人は、いつものように a 1 受審人が船位を確認するものと思い、船長の操船を適切に補佐しなかった職務上の過失により、マニーダル礁への乗揚を招き、前示の損傷を生じさせるに至った。

以上の a 2 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 2 年 1 月 2 1 日

海難審判所

審判長 審判官 前久保 勝 己

審判官 栗原 和 栄

審判官 下 條 正 昭