

令和3年函審第2号

裁 決
遊漁船A運航阻害事件

受 審 人 a
職 名 A船長
操縦免許 小型船舶操縦士

本件について、当海難審判所は、理事官永本和寿出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a を戒告する。

理 由

(海難の事実)

- 1 事件発生の年月日時刻及び場所
令和元年8月19日13時30分
北海道積丹岬東方沖合
- 2 船舶の要目
船種 船名 遊漁船A
総トン数 6.6トン
登録長 10.48メートル
機関の種類 ディーゼル機関
出力 183キロワット

3 事実の経過

Aは、船体中央部に操舵室を設け、同室前部右舷側にGPSプロッター、舵輪及び機関遠隔操縦装置、左舷側にレーダーをそれぞれ備えた最大とう載人員旅客12人及び船員1人のFRP製遊漁船で、a受審人が1人で乗り組み、釣り客6人を乗せ、遊漁の目的で、船首0.4メートル船尾1.0メートルの喫水をもって、令和元年8月19日07時00分北海道余市港を発し、積丹岬北方沖合の釣り場に向かった。

ところで、Aの燃料油系統は、船尾甲板下の両舷にそれぞれ設けられた容量300リットルないし400リットルの左舷燃料油タンク（以下「左舷タンク」という。）と容量200リットルないし300リットルの右舷燃料油タンク（以下「右舷タンク」という。）が中間弁を備えたパイプで接続され、左舷タンクから油水分離器を経て機関に供給される構造で、操舵室には左舷タンクの残量を示す燃料計が備えられ、両舷燃料油タンク（以下「両舷タンク」という。）は、平素、中間弁を開けて使用されていたものの、発航時、中間弁が閉じられ、右舷タンクは空で、左舷タンクに約200リットルの燃料油が入っていた。

また、a受審人は、2隻の遊漁船を所有し、主にA以外の船で遊漁を行っており、Aを運航するのは2年に1回程度で、半月に1回ほどの間隔でバッテリー充電のために機関を始動していただけであったものの、燃料計が左舷タンクの残量を示していることや、両舷タンクが中間弁を備えたパイプで接続されていることを承知していた。

発航に先立ち、a受審人は、平素、遊漁に使用している船の発電機に不具合が生じていたことから、Aを用いて発航することとしたが、左舷タンクの給油口から油面を見たところ、燃料油が入っていたので、右舷タンクにも同じように同油が入っているものと思い、右舷タンク

の燃料油保有量と中間弁の状況を確認するなど、発航前の検査を十分に行わなかった。

a 受審人は、08時50分前示釣り場に到着し、機関を中立運転として漂泊を始めたものの、海潮流によって圧流されることから潮上りを繰り返しながら遊漁を行い、13時10分同釣り場を発進して帰途に就いた。

a 受審人は、積丹岬北方沖合を東行し、13時13分僅か前積丹出岬灯台から337度（真方位、以下同じ。）1.5海里の地点で、針路を111度に定め、12.0ノットの対地速力で、手動操舵によって進行した。

こうして、Aは、積丹岬東方沖合を続航中、13時30分積丹出岬灯台から087度2.6海里の地点において、燃料油が不足して機関が停止し、航行不能となった。

当時、天候は晴れで風力2の北北東風が吹き、潮候は上げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

その結果、来援した漁船によって北海道幌武意漁港に引きつけられた。

（原因及び受審人の行為）

本件運航阻害は、余市港において、釣り場に向けて発航する際、発航前の検査が不十分で、遊漁を終えて帰航中、燃料油が不足して機関が停止し、航行不能となったことによって発生したものである。

a 受審人は、余市港において、釣り場に向けて発航する場合、両舷タンクが中間弁を備えたパイプで接続されていたから、帰航中に燃料油が不足することのないよう、右舷タンクの燃料油保有量と中間弁の状況を確認するなど、発航前の検査を十分に行うべき注意義務があった。とこ

ろが、同人は、左舷タンクの給油口から油面を見たところ、燃料油が入っていたので、右舷タンクにも同じように燃料油が入っているものと思い、発航前の検査を十分に行わなかった職務上の過失により、遊漁を終えて帰航中、燃料油が不足して機関が停止し、航行不能となる事態を招くに至った。

以上の a 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 3 年 7 月 2 8 日

函館地方海難審判所

審判官 植 松 正