

令和3年横審第2号

裁 決

漁船A貨物船B衝突事件

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、理事官米倉毅出席のうえ審理し、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2年3月1日18時20分

伊良湖水道航路南東方沖合

2 船舶の要目

船 種	船 名	漁船A	貨物船B
総 ト ン 数	1 1 トン		4, 7 1 3 トン
登 録 長	1 5 . 7 2 メートル		1 0 2 . 2 0 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			2, 6 4 7 キロワット

漁船法馬力数 400キロワット

3 事実の経過

(1) Aの構造及び設備等

Aは、小型機船底びき網漁業に従事するFRP製漁船で、船体中央部に操舵室を配し、同室前側中央に舵輪を、舵輪の前部に左舷側から魚群探知機、レーダー、GPSプロッターをそれぞれ備えていたものの、汽笛が故障して陸揚げされていた。

(2) Bの構造及び設備等

Bは、船尾船橋型の鋼製貨物船で、船橋には、中央部に操舵スタンドを配した他に、2台のレーダー、衛星航法装置、電子海図情報表示装置、航海情報記録装置及び船舶自動識別装置（以下「AIS」という。）などを備え、船首端から83メートル後方、左舷舷側から12メートル右方の船橋上部にGPSアンテナを設置していた。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人が1人で乗り組み、操業の目的で、汽笛を陸揚げして有効な音響による信号を行うことができる手段を講じないまま、船首0.3メートル船尾1.9メートルの喫水をもって、令和2年3月1日14時10分愛知県東幡豆港を発し、伊良湖水道航路南東方沖合の漁場に向かった。

ところで、Aが行う底びき網漁は、直径16ミリメートル長さ約300メートルのワイヤロープ1本をえい網索として用い、同索と網口を広げるための直径18ミリメートル長さ約5.5メートルの張木と呼ばれる鋼製管の両端とを長さ約4メートルのステンレス製チェーン2本と連結金具とでV字状につなぎとめ、張木の両端から長さ約10メートルの袖網に続いて長さ約12メートルの袋網を順

次連結した漁網を海中に投じて引き、海底のあなごやかれい等を漁獲するもので、1回の操業で、投網に約5分、えい網に約25分そして揚網に約10分要し、平素、12回程度繰り返し行われていた。

a 受審人は、16時00分頃漁場に到着し、トロールにより漁ろくに従事している船舶が掲げる灯火及び形象物を表示して4回の操業を行ったのち、18時06分瀬木寄瀬東方灯標から358.5度（真方位、以下同じ。）2.42海里の地点で、投網して5回目の操業を開始し、えい網のため直ちに針路を152度に定めて自動操舵とし、5.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 受審人は、18時12分瀬木寄瀬東方灯標から005.5度1.97海里の地点に至ったとき、周囲を一見して進路方向に航行の支障となる船舶がないことを確認し、操舵室から後部甲板に移動して4回目の操業で得た漁獲物の選別作業を開始した。

a 受審人は、18時16分半瀬木寄瀬東方灯標から013度1.67海里の地点に達したとき、右舷船首25度1,700メートルのところにBの白、白、紅3灯を視認することができ、その後同船が衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、依然として、前路に航行の支障となる船舶はいないものと思い、見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かなかった。

a 受審人は、警告信号を行うことも、衝突を避けるための協力動作をとることもなく続航し、18時20分瀬木寄瀬東方灯標から021度1.42海里の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、その船首部にBの左舷中央部が前方から53度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力1の南風が吹き、潮候は上げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、大韓民国籍の船長b 1及び一等航海士b 2ほか同国籍の船員5人及びミャンマー連邦共和国籍の船員7人が乗り組み、スチールコイル約4,932トンを積載し、船首5.40メートル船尾6.40メートルの喫水をもって、同年2月28日11時00分大韓民国光陽港を発し、愛知県三河港に向かった。

b 2一等航海士は、翌月1日15時00分熊野灘で船橋当直に就いて北上し、18時14分半僅か過ぎ瀬木寄瀬東方灯標から048度940メートルの地点で、針路を007度に定め、11.0ノットの速力で、手動操舵により進行した。

b 2一等航海士は、定針したとき、Aの緑、白、緑3灯を初認し、18時16分半瀬木寄瀬東方灯標から031.5度1,500メートルの地点に達したとき、同船が左舷船首10度1,700メートルのところとなり、その後衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、Aに対する動静監視を十分に行わなかったため、このことに気付かなかった。

b 2一等航海士は、18時20分少し前左舷船首至近にAを認めて右舵一杯をとったものの、及ばず、Bは、船首が025度を向いたとき、原速力のまま、前示のとおり衝突した。

自室で休息していたb 1船長は、b 2一等航海士からの報告を受けて衝突の事実を知り、事後の措置に当たった。

衝突の結果、Aは、船首部外板に圧壊等を生じたが、のち修理され、Bは、左舷中央部の外板に擦過傷等を生じた。

(航法の適用)

本件は、夜間、伊良湖水道航路南東方沖合において、トロールにより漁ろうに従事しているAと航行中のBとが衝突したもので、衝突地点付

近は、特別法である海上交通安全法が適用される海域であるが、同法には本件に適用される航法規定がないので、一般法である海上衝突予防法が適用される。

本件当時、両船は互いに他の船舶の視野の内にある状況下、Aは、トロールにより漁ろうに従事している船舶が掲げる灯火を表示して底びき網をえい網しており、漁ろうに従事している船舶であったと、一方、Bは、航行中の動力船であったとそれぞれ認められることから、海上衝突予防法第18条の各種船舶間の航法によって律するのが相当である。

(原因及び受審人の行為)

本件衝突は、夜間、伊良湖水道航路南東方沖合において、三河港に向けて航行中のBが、動静監視不十分で、漁ろうに従事しているAの進路を避けなかったことによって発生したが、Aが、見張り不十分で、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。

a 受審人は、夜間、伊良湖水道航路南東方沖合において、底びき網をえい網して漁ろうに従事する場合、接近する他船を見落とすことのないよう、見張りを十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、後部甲板に移動する前に周囲を一見して進路方向に他船を見掛けなかったことから、依然として、前路に航行の支障となる船舶はいないものと思ひ、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、衝突のおそれのある態勢で接近するBに気付かず、警告信号を行うことも、衝突を避けるための協力動作をとることもなく進行して同船との衝突を招き、A、B両船にそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

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6月15日

横浜地方海難審判所

審判官 吉 川 弘 一