

令和2年門審第35号

裁 決
貨物船A漁船B衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A一等航海士

海技免許 六級海技士（航海）（履歴限定）

受 審 人 b

職 名 B船長

操縦免許 小型船舶操縦士

本件について、令和2年12月1日その管轄を神戸地方海難審判所から当海難審判所に移転する指定があったので、当海難審判所は、理事官熊谷貴樹出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 の六級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

受審人 b 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12月13日14時55分

徳島県徳島小松島港東方沖合

2 船舶の要目

船種	船名	貨物船A	漁船B
総トン数		199トン	12トン
登録長		45.04メートル	14.98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		588キロワット	
漁船法馬力数			80キロワット

3 事実の経過

Aは、平成元年12月に進水した船尾船橋型の鋼製液体化学薬品ばら積船で、操舵室前部中央に操舵スタンド、同右舷側に機関遠隔操縦装置、同左舷側にGPSプロッター及びレーダーをそれぞれ備え、船長a2及びa1受審人ほか2人が乗り組み、空倉のまま、船首0.8メートル船尾2.4メートルの喫水をもって、令和元年12月13日14時00分徳島県富岡港を発し、岡山県水島港に向かった。

a1受審人は、14時25分徳島小松島港南東方沖合で単独の船橋当直に就き、GPSプロッター、3海里レンジとしたレーダーをそれぞれ作動させ、操舵スタンド後方に立ち、14時26分少し前オ亀磯灯標から140度（真方位、以下同じ。）5.65海里的の地点で、針路を006度に定めて自動操舵とし、10.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a1受審人は、14時35分少し過ぎオ亀磯灯標から126度4.71海里的の地点で、右舷船首方に数隻の漁船を認めたことから針路を354度に転じて続航した。

a1受審人は、14時42分オ亀磯灯標から114度4.04海里的の地点で、右舷船首方2.3海里付近に西行するBを初めて視認し、針路を348度に転じて進行中、14時48分少し前オ亀磯灯標から101度3.55海里的の地点で、右舷船首方1.2海里付近の同船の船

首方を航過しようとして針路を338度に転じて続航した。

14時51分a1受審人は、才亀磯灯標から093.5度3.29海里の地点に達したとき、Bが右舷船首48度1,240メートルのところとなり、その後同船が前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、Bの船首方を航過しようとして針路を転じたことから、同船の船首方を十分に離して航過するものと思い、Bに対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

こうして、a1受審人は、Bの進路を避けずに進行し、14時55分僅か前至近に迫った同船を認め、機関を中立運転としたものの、効なく、14時55分才亀磯灯標から082度3.06海里の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、その右舷船首部がBの左舷船首に後方から67度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の北東風が吹き、潮候は上げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

a2船長は、自室で休息中、a1受審人から衝突の知らせを受けて昇橋し、事後の措置に当たった。

また、Bは、船体中央やや後方に操舵室を配し、同室前部右舷側にGPSプロッター、同中央に舵輪、同左舷側にレーダー及び機関遠隔操縦装置をそれぞれ備えた小型機船底びき網漁業に従事するFRP製漁船で、b受審人が1人で乗り組み、操業の目的で、船首1.0メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、同日03時00分徳島小松島港徳島区を発し、同港東方沖合の漁場に向かい、04時30分同漁場に到着して操業を行った後、14時00分帰途に就いた。

b受審人は、14時27分少し過ぎ才亀磯灯標から087度6.75海里の地点で、針路を271度に定めて自動操舵とし、8.0

ノットの速力で進行し、その後、操舵室から船尾甲板に移動して漁獲物の選別作業を始めた。

b 受審人は、14時51分才亀磯灯標から083.5度3.60海里の地点に達したとき、Aが左舷船首65度1,240メートルのところとなり、その後同船が前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、定針後に船首方を一見し、前路に船舶を見掛けなかったことから、航行の支障となる他船はいないものと思い、見張りを十分に行わなかったため、Aの存在にもこの状況にも気付かず、警告信号を行うことも、間近に接近しても、速やかに停止するなど、衝突を避けるための協力動作をとることもなく続航した。

b 受審人は、14時55分少し前至近に迫ったAを認め、急いで操舵室に戻って機関を後進に掛けたものの、及ばず、Bは、原針路及び1.5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、Aは右舷船首部に擦過傷を生じ、Bは、左舷船首外板に亀裂等を生じたが、後に修理された。

(航法の適用)

本件は、海上交通安全法が適用される徳島小松島港東方沖合において、北上するAと西行するBとが衝突したものであるが、同法には、本件に適用する航法規定がないことから、一般法である海上衝突予防法が適用される。

本件時、両船は、ともに航行中の動力船で、互いに視野の内にあり、互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近したもので、それぞれ衝突を回避するために必要な時間的、距離的余裕があったものと認められることから、本件は、海上衝突予防法第15条の横切り船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、徳島小松島港東方沖合において、両船が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近中、北上するAが、動静監視不十分で、前路を左方に横切るBの進路を避けなかったことによって発生したが、西行するB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 1 受審人は、徳島小松島港東方沖合において、水島港に向けて北上中、右舷船首方にBを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同船に対する動静監視を十分に行うべき注意義務があった。

しかるに、同人は、Bの船首方を航過しようとして針路を転じたことから、同船の船首方を十分に離して航過するものと思い、Bに対する動静監視を十分に行わなかった職務上の過失により、同船が前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、Bの進路を避けずまま進行して衝突を招き、A及びB両船それぞれに損傷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六級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

b 受審人は、徳島小松島港東方沖合において、帰航のため同港徳島区に向けて西行する場合、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、定針後に船首方を一見し、前路に船舶を見掛けなかったことから、航行の支障となる他船はいないものと思い、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近するAに気付かず、衝突を避けるための協力動作をとらないまま進行して同船との衝突を招き、A及びB両船それぞれに損傷を生じさせるに至った。

以上のb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10日

門司地方海難審判所

審判官 前 田 昭 広