

令和2年那審第19号

裁 決

漁船Aモーターボート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

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、当海難審判所は、理事官甲斐繁利出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の小型船舶操縦士の業務を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2年4月4日09時50分

沖縄県喜屋武埼南方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船A

モーターボートB

総 ト ン 数	1 2 ト ン	2. 4 ト ン
登 録 長	1 4. 9 1 メートル	7. 0 7 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	4 2 3 キロワット	6 9 キロワット

3 事実の経過

Aは、船体中央やや後方に操舵室を配し、同室中央に舵輪、その前面には左舷側からレーダー、GPSプロッター、魚群探知機がそれぞれ取り付けられ、左舷側に椅子を備えたFRP製漁船で、a受審人及び甲板員1人が乗り組み、回航の目的で、船首0.3メートル船尾2.0メートルの喫水をもって、令和2年4月4日08時40分沖縄県糸満漁港を発し、同県港川漁港に向かった。

a受審人は、操舵室内の椅子に腰掛けて操船し、09時28分半喜屋武埼灯台から276度（真方位、以下同じ。）2.1海里の地点で、針路を110度に定めて自動操舵とし、5.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a受審人は、09時45分右舷前方に赤色のカヌーを認め、その後右舷船尾甲板上で同カヌーを見ながら続航中、09時47分喜屋武埼灯台から236度1,160メートルの地点に達したとき、正船首510メートルのところにBを視認することができ、錨泊中であることを示す黒色球形形象物を表示していなかったものの、同船が船首をほぼ風上に向けてほとんど動かないことから、錨泊していることが分かる状態で、その後同船に向首して衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、前方を一見したところ、カヌー以外の船はいないと思い、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、Bを避けないで進行し、09時50分僅か前赤色のカ

ヌーを航過したので操舵室に戻ったとき、09時50分喜屋武埼灯台から211度950メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、その船首がBの船尾に後方から10度の角度で衝突した。

当時、天候は雨で風力2の南東風が吹き、潮候は下げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、船体中央に操舵室を設けた汽笛を装備しないFRP製モーターボートで、b受審人が1人で乗り組み、友人2人を乗せ、釣りの目的で、船首0.5メートル船尾1.0メートルの喫水をもって、4日08時30分糸満漁港の係留地を発し、喜屋武埼南方沖合の釣り場に向かった。

b受審人は、09時00分釣り場に到着して衝突地点付近の水深約40メートルのところで、船首から直径15ミリメートルのナイロン製の錨索を繋いだステンレス製で重さ約25キログラムの4爪錨を投下後、錨索を約100メートル伸出して船首部のクリートに係止して機関を停止し、黒色球形形象物を表示することなく120度を向いて錨泊を始めた。

b受審人は、錨泊後時々周囲を見ていたものの接近する船舶が見当たらず、衝突の5分程前から左舷船尾甲板に立って左舷方を向いて釣りを行っていたところ、09時47分衝突地点付近で、船首が120度を向いていたとき、右舷船尾10度510メートルのところにAを視認することができ、その後同船が自船に向首して衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、釣りをすることに気をとられ、周囲の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。

b受審人は、09時48分左舷船尾10度340メートルのところにAを初認し、その後同船が衝突のおそれがある態勢で接近するのを認めたものの、Aに対して注意喚起信号を行うことも、錨索を緩め、

機関を起動して移動するなど、衝突を避けるための措置をとることもなく錨泊を続け、09時49分半少し前船尾至近となった同船に衝突の危険を感じ、同船に向かって同乗者と共に両手を振りながら大声を發したものの、及ばず、Bは、船首が120度を向いたまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、右舷船首部に欠損などを、Bは、右舷船尾部に破口をそれぞれ生じたが、のち両船とも修理された。

(航法の適用)

本件は、喜屋武埼南方沖合において、航行中のAと錨泊中のBが衝突したもので、同水域には特別法の適用がなく、一般法である海上衝突予防法が適用されるが、同法には、航行中の船舶と錨泊中の船舶との間に衝突のおそれが生じた場合の航法規定がないことから、同法第38条及び第39条の船員の常務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、喜屋武埼南方沖合において、航行中のAが、見張り不十分で、錨泊中のBを避けなかったことによって発生したが、Bが、見張り不十分で、注意喚起信号を行わず、衝突を避けるための措置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、喜屋武埼南方沖合において、港川漁港に向けて航行する場合、前路の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、前方を一見したところ、カヌー以外の船はいないと思い、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、前路で錨泊中のBに気付かず、同船を避けることなく進行して衝突を招き、A及び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 2 号を適用して同人の小型船舶操縦士の業務を 1 箇月停止する。

b 受審人は、喜屋武埼南方沖合において、釣りをを行う目的で錨泊する場合、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、釣りをすることに気をとられ、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、A が自船に向首して衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、注意喚起信号を行うことも、衝突を避けるための措置をとることもなく錨泊を続けて衝突を招き、A 及び B 両船にそれぞれ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 22 日

門司地方海難審判所那覇支所

審判官 大 北 直 明