

令和4年函審第4号

裁 決
漁船A漁船B衝突事件

受 審 人 a 1
職 名 A船長
操縦免許 小型船舶操縦士
補 佐 人 7人

本件について、当海難審判所は、理事官西村勇二出席のうえ審理し、
次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 の小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和3年5月26日06時25分半僅か前
北海道紋別港北東方沖合

2 船舶の要目

船種	船名	漁船A	漁船B
総トン数	9.7トン		662トン
全長			56.49メートル
登録長	15.95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	540キロワット	1,177キロワット

3 事実の経過

Aは、船体ほぼ中央に操舵室を配し、同室前部中央に舵輪が、その前方にGPSプロッターが、その左舷側にレーダーが、右舷壁際に機関操縦レバーが、左舷壁際に魚群探知機がそれぞれ設置されたFRP製漁船で、a1受審人ほか4人が乗り組み、全員が救命胴衣を着用し、かにはえなわ漁の目的で、船首0.6メートル船尾1.8メートルの喫水をもって、令和3年5月26日04時00分紋別港を僚船5隻とともに発し、同港北東方沖合の漁場に向かった。

ところで、紋別港北東方沖合のかにはえなわ漁は、全長2,600メートルの幹縄に、約10メートル間隔で高さ約40センチメートルの円錐型のかご約220個が取り付けられており、船団6隻で各船7本のはえなわが合計42本設置され、Aでは、はえなわの起点に到着して幹縄の端に取り付けられた縦綱を揚げたのち、幹縄を右舷船首尾のローラーに掛け、a1受審人と他の乗組員が交替で、延長コードが船首甲板に引かれた舵及び機関を操作することができる遠隔操縦装置（以下「コントローラー」という。）を操作し、幹縄に沿って極微速力で前進しながら、同甲板において総員で揚かごを行うものであった。

a1受審人は、レーダーを1.5海里レンジのコースアップとして作動させ、04時45分前示の漁場に到着して1本目のはえなわの揚かごを行い、移動して2本目の同揚かごを行ったのち、06時00分3本目のはえなわの起点に到着して縦綱を揚げ、06時07分紋別灯台から049.5度（真方位、以下同じ。）12.6海里の地点で、針路を幹縄に沿う130度に定め、2.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、甲板員にコントローラーを操作させ、自らは漁獲物の

選別を行いながら進行した。

a 1 受審人は、06時10分頃霧により視程が狭められて視界制限状態になったものの、トロール以外の漁法で漁ろうに従事していることを示す法定灯火を表示せず、霧中信号を行わずに続航し、06時14分少し過ぎ紋別灯台から050.5度12.6海里の地点に達したとき、左舷正横後31度1.3海里のところ、レーダーでBの映像を探知することができ、同船が後方から著しく接近する状況であったが、漁場に着いたときに僚船以外の他船を認めず、この漁場で操業中に他船と危険な状況になったことがなかったことから、周囲に僚船以外の他船はいないものと思い、レーダーによる見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かずに進行した。

こうして、a 1 受審人は、Bに対して注意喚起信号を行うことなく船首甲板で揚かごを続け、06時25分少し過ぎ他船の機関音に気付いて操舵室に向かい、同室に至って左舷至近にBを認め、機関操縦レバーを操作したものの、操縦権をコントローラーから操舵室に切り替えていなかったため使用できず、06時25分半僅か前紋別灯台から052度12.7海里の地点において、Aは、原針路及び原速力で、その左舷中央部に、Bの船首が後方から87度の角度で衝突した。

当時、天候は霧で風はほとんどなく、潮候は下げ潮の末期にあたり、視程は約50メートルで、紋別市に濃霧注意報が発表されていた。

また、Bは、船体ほぼ中央に操舵室を配し、同室前部中央に操舵装置が、その前方にGPSが、同室左舷前部にレーダーが、右舷前部に左から電子海図システム用のモニター、魚群探知機、レーダー、電子海図システム及び機関遠隔操縦装置がそれぞれ設置され、漁獲物運搬船として従事する鋼製漁船で、ロシア連邦国籍の船長bほか同国籍の船員22人が乗り組み、ずわいがに52トンを積載し、船首2.6メ

ートル船尾4.9メートルの喫水をもって、同月25日15時00分（現地時間）ロシア連邦サハリン州コルサコフ港を発し、紋別港に向かった。

b船長は、翌26日06時00分紋別港の北東方沖合約14海里のところで操船の指揮を執り、三等航海士を機関操作に、甲板員を操舵にそれぞれ当たらせ、約9ノットの速力で南下していたところ、霧により視程が狭められて視界制限状態となり、航行中の動力船を示す法定灯火を表示したものの、霧中信号を行わず、安全な速力とすることもなく南下を続け、06時14分少し過ぎ紋別灯台から047度13.6海里の地点で、針路を155度に定め、9.3ノットの速力で進行した。

針路を定めたとき、b船長は、右舷船首34度1.3海里のところに、Aのレーダー映像を探知することができ、その後同船と著しく接近することを避けることができない状況となったが、レーダーによる見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かず、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて行きあしを停止することなく続航した。

こうして、b船長は、06時20分半少し過ぎ紋別灯台から051度13.3海里の地点に至り、紋別港に向けて緩やかに右転を開始し、06時23分少し前紋別灯台から052度13.1海里の地点で、右転を終了して針路を紋別港に向く222度に転じ、そののち操舵室後方の海図台に移動して事務作業を行っていたところ、船首甲板で作業していた乗組員からの報告で、至近にAを認めて機関を停止したものの、及ばず、Bは、船首が217度を向き、8.6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、左舷側が持ち上げられて転覆し、左舷中央部外

板から右舷中央部外板にかけて亀裂などを、Bは、船首に擦過傷などをそれぞれ生じ、A機関長 a 2、同甲板員 a 3 及び同 a 4 がいずれも溺水による死亡と検案され、A甲板員 1 人が顔面擦過傷などを負った。

(航法の適用)

本件は、霧により視界制限状態となった紋別港北東方沖合の領海内において、操業中のAと同港に向けて航行中のBとが衝突したもので、衝突地点海域には特別法である海上交通安全法及び港則法が適用されないため、一般法である海上衝突予防法が適用され、霧により互いに他の船舶の視野の内になかったことから、海上衝突予防法第19条の視界制限状態における船舶の航法によって律するのが相当である。

(主張に対する判断)

b 船長は、同人に対する質問調書中、「霧により視界制限状態となり、自動吹鳴装置が装備されていないので、三等航海士に霧中信号を行わせた。」旨を主張し、a 1 受審人は、同人に対する補足質問調書中、「相手船からの汽笛は聞こえなかった。」旨を主張するので、Bの霧中信号の実施状況について検討する。

海上衝突予防法第35条（視界制限状態における音響信号）第2項には、航行中の動力船は、対水速力を有する場合は、2分を超えない間隔で長音を1回鳴らすことにより汽笛信号を行わなければならないと規定されている。

また、1972年の海上における衝突の予防のための国際規則の付属書によれば、長さ20メートル以上75メートル未満の船舶では、距離1メートルにおいて3分の1オクターブバンドにより測定した音圧が130デシベルを有しなければならず、汽笛の前方において、かつ、平

均的な暗騒音を有する他の船舶の聴取場所において、無風状態で90パーセントの確率で聞くことができる距離におおむね相当する可聴距離は1海里であり、この規則は、公海及びこれに通じかつ海上航行船舶が航行することができるすべての水域の水上にあるすべての船舶に適用される。

上記により、Bも同等以上の汽笛を備えていたと推認でき、当時風もほとんどなく、BがAまでの距離1.3海里の定針地点から衝突に至るまで霧中信号を行っていたら、甲板上で作業していたa1受審人に聞こえるものと推定され、当時、a1受審人が機関音を聞いて操舵室に向かっていることから、同人の当廷における、「機関音が聞こえるぐらいであれば、相手船の汽笛は間違いなく聞こえる。霧中信号を聞いていれば必ずブリッジに確認に行く。」旨の供述は信用できる。

以上のことから、Bは、霧中信号を行っていなかったと認めるのが相当であり、b船長の主張を採ることはできない。

(原因及び受審人の行為)

本件衝突は、霧により視界制限状態となった紋別港北東方沖合において、同港に向けて航行中のBが、霧中信号を行わず、安全な速力としなかったばかりか、レーダーによる見張りが不十分で、前方のAと著しく接近することを避けることができない状況となった際、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて行きあしを停止しなかったことによって発生したが、操業中のAが、霧中信号を行わず、レーダーによる見張りが不十分で、後方から著しく接近するBに対し、注意喚起信号を行わなかったことも一因をなすものである。

a1受審人は、霧により視界制限状態となった紋別港北東方沖合において、操業する場合、接近する他船を早期に探知できるよう、レーダー

による見張りを十分に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、漁場に着いたときに僚船以外の他船を認めず、この漁場で操業中に他船と危険な状況になったことがなかったことから、周囲に僚船以外の他船はいないものと思い、レーダーによる見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、後方から著しく接近するBに気付かず、同船に対し、注意喚起信号を行うことなく進行して衝突を招き、A、B両船に損傷を生じさせ、Aの乗組員3人を死亡させるとともに、同1人を負傷させるに至った。

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小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和4年12月16日

函館地方海難審判所

審判長 審判官 大野 浩

審判官 廣 畠 貫 治

審判官 覺 前 修