

令和3年横審第28号

裁 決

遊漁船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、理事官桐井晋司出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人bの小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

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26日08時05分

静岡県御前埼南方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 遊漁船A

モーターボートB

総トン数	16トン	5トン未満
登録長	14.71メートル	9.60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	569キロワット	254キロワット

3 事実の経過

Aは、最大搭載人員が旅客22人及び船員2人の船体中央部に操舵室を設けたFRP製小型兼用船で、操舵室左舷側に操舵輪、その前部に魚群探知機及びGPSプロッター、右舷側にソナー及びレーダーをそれぞれ備え、a受審人ほか1人が乗り組み、釣り客13人を乗せ、遊漁の目的で、船首0.6メートル船尾1.8メートルの喫水をもって、令和元年8月26日04時10分静岡県御前崎港を発し、御前崎南方沖合18海里の釣り場に向かった。

a受審人は、釣り場に到着後、05時45分御前崎灯台から161度（真方位、以下同じ。）18.1海里となる北緯34度18分東経138度18分（以下「基点」という。）から026度1,190メートルの地点付近で船首を東方に向け、機関を中立運転にして漂泊を開始し、遊漁を始めた。

a受審人は、07時58分船首が東方を向いているとき、右舷後方にBを初認し、08時04分半少し前基点から026度1,190メートルの地点で、船首が090度を向き、漂泊を続けて釣り客の対応をしているとき、Bが右舷船尾34度100メートルのところとなり、その後、同船が緩やかに左転しながら自船に衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、漂泊している自船の右舷側を安全に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。

a受審人は、警告信号を行わず、機関を使用して移動するなど、衝

突を避けるための措置をとることなく漂泊を続け、08時05分僅か前Bを右舷至近に認めたもののどうすることもできず、08時05分基点から026度1,190メートルの地点において、Aは、船首が090度を向いたまま、その右舷中央部に、Bの船首が後方から67度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の東風が吹き、視界は良好であった。

また、Bは、船体中央部に操舵室を設け、船首部に防舷材としてタイヤを取り付け、船尾部にスパンカーを展張することのできるFRP製モーターボートで、操舵室前部中央やや右舷側に自動操舵装置、操舵輪及び機関監視用計器、同室右舷側にGPSプロッター及び機関操作レバー、操舵輪後方に操縦席をそれぞれ備え、b受審人が単独で乗り組み、知人2人を乗せ、釣りの目的で、船首0.5メートル船尾0.6メートルの喫水をもって、同日06時20分御前崎港を発し、御前埼南方沖合18海里の釣り場に向かった。

b受審人は、釣り場近くに至り、07時35分頃南下中に左舷船首方にAを認め、同船の船尾方を航過した後、遊漁船である同船の近くであれば釣果が良いと考えて近づくこととし、07時55分基点から337度1,100メートルの地点で、針路を090度に定め、5.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）として、手動操舵によって進行した。

b受審人は、07時57分半同乗者にスパンカーを展張するよう指示したものの、同乗者がスパンカーを揚げるロープが絡まり展張に手間取っていたので、自身がスパンカーを展張することとし、08時04分半少し前基点から023度1,100メートルの地点で、自動操舵に切り替えることなく操縦席を離れて船尾部に移動したとき、身体の一部が操舵輪に接触して舵が左にとられたことから、左舷船首34度

100メートルのところのAに向かって緩やかに左転しながら衝突のおそれがある態勢で接近する状況となったが、スパンカーを展開することに気を取られ、同船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。

b受審人は、08時05分僅か前、同乗者の声で船首至近にAを認めたものの、どうすることもできず、Bは023度を向いたとき、原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、右舷中央部外板に亀裂を伴う擦過傷を生じ、のち修理され、Bは、船首に修理不要の擦過傷を生じた。

(航法の適用)

本件は、御前埼南方沖合において、漂泊中のAと航行中のBとが衝突したもので、衝突地点は特別法である港則法及び海上交通安全法の適用がないことから、一般法である海上衝突予防法を適用することとなるが、同法には両船の関係について規定した条文がないので、海上衝突予防法第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、御前埼南方沖合において、航行中のBが、動静監視不十分で、漂泊中のAを避けなかったことによって発生したが、Aが、動静監視不十分で、警告信号を行わず、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。

b受審人は、御前埼南方沖合において、漂泊中のAの近くに向けて航行する場合、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、スパンカーを展開することに気をとられ、動静監視を十分に行わなかった職務上

の過失により、漂泊中のAに向かって緩やかに左転しながら衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、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。

a受審人は、御前埼南方沖合において、航行中の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が漂泊している自船の右舷側を安全に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、同船が緩やかに左転しながら衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、警告信号を行わず、衝突を避けるための措置をとることなく漂泊を続けてBとの衝突を招き、A及びB両船に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4年6月29日

横浜地方海難審判所

審判官 大 北 直 明