

令和4年横審第3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 a の小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

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3年10月4日08時50分

中部国際空港南方沖合

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	14トン	
登 録 長	16.30メートル	2.95メートル
機 関 の 種 類	ディーゼル機関	電気点火機関
漁船法馬力数	400キロワット	
出 力		4.4キロワット

3 事実の経過

Aは、船体中央部に操舵室を配し、同室前部中央に舵輪、舵輪後方に椅子、前方に左舷側からレーダー、機関遠隔操縦装置、GPSプロッター、自動操舵装置及び魚群探知機をそれぞれ備え、漁獲物運搬船及び網船と共に3隻で1船団を組み、機船船びき網漁業に網船として従事するFRP製漁船で、a受審人ほか1人が乗り組み、救命胴衣を着用し、操業の目的で、船首0.25メートル船尾1.25メートルの喫水をもって、令和3年10月4日03時00分愛知県豊浜漁港を発し、同県伊良湖港北方沖合の漁場に向かった。

a受審人は、前示漁場に到着したものの、魚群探知機に反応がなかったため、渥美半島北方沖合を東行して渥美湾を反時計回りに魚群の探索を行い、その後、伊勢湾に戻り、知多半島西方沖合を北上しながら魚群の探索を続けた。

a受審人は、中部国際空港東方沖合を探索中、舵輪後方の椅子に腰掛けて操船に当たり、08時43分半僅か前中部国際空港南進入灯施設先端灯（以下「南進入灯」という。）から032度（真方位、以下同じ。）1.64海里の地点で、予定進路方向を一べつして他船がないことを確認し、針路を187度に定め、潮流に乗じて13.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって魚群の探索を続けながら進行した。

a受審人は、08時48分南進入灯から062度1,590メート

ルの地点に達したとき、正船首800メートルのところに、Bを視認することができ、その後、同船が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いものの、南方に向かう潮流に船首が立ったままほとんど移動しないことから錨泊中であることが分かり、B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、魚群を探索することに気をとられ、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。

こうして、a受審人は、Bを避けることなく続航し、08時50分南進入灯から092度1,310メートルの地点において、Aは原針路及び原速力のまま、その船首部がBの船首部に前方から7度の角度で衝突し、これを乗り切った。

当時、天候は晴れで風力3の東南東風が吹き、潮候は下げ潮の中央期に当たり、付近には南方に向かう弱い潮流があり、視界は良好であった。

また、Bは、FRP製プレジャーモーターボートで、b受審人が1人で乗り組み、救命胴衣を着用し、釣りの目的で、船首0.1メートル船尾0.4メートルの喫水をもって、同日05時00分愛知県常滑港の係留地を発し、同港南方沖合の釣り場に向かった。

b受審人は、前示釣り場に到着し、05時30分衝突地点付近で、水深7メートルの海中に左舷船首から重さ約7キログラムのダンフォース型錨を投じ、直径約10ミリメートルの合成繊維製の錨索を約25メートル繰り出して船首中央の止め輪に係止し、機関を停止して錨泊中を示す黒色球形形象物を表示せず、南向きの弱い潮流に船首が立った状態で錨泊を開始した。

b受審人は、船体中央にある船倉の蓋に腰掛けて左舷方を向いて竿を出して釣りを始め、08時46分船首方約1,600メートルに自

船に向首して南下しているを初認したものの、まだ遠かったので、視線を釣り糸に向けて釣りを続けた。

b 受審人は、08時48分衝突地点で船首が000度を向いていたとき、が右舷船首7度800メートルのところとなり、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、これまで航行中の船舶が錨泊して釣りをしている自船を避けて航行していたので、いずれ航行中のが錨泊中の自船を避けるものと思い、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、b 受審人は、に対して注意喚起信号を行うことも、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もなく錨泊を続け、08時50分僅か前至近に迫ったを認め、立ち上がって声を出したものの、Bは、船首が000度を向いたまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、は、船首部船底外板に修理を要さない擦過傷を生じ、Bは、沈没し、b 受審人が左肩甲骨肩峰骨折等を負った。

(航法の適用)

本件は、中部国際空港南方沖合において、航行中のと錨泊中のB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及び港則法が適用される海域ではないことから、一般法である海上衝突予防法が適用される。

海上衝突予防法には、航行中の船舶と錨泊中の船舶との関係についての航法規定がないので、同法第38条及び第39条の船員の常務により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、中部国際空港南方沖合において、航行中のが、見張り不十分で、前路で錨泊中のBを避けなかったことによって発生したが、Bが、動静監視不十分で、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つたことも一因をなすものである。

a 受審人は、中部国際空港南方沖合において、魚群を探索しながら航行する場合、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つた。しかし、同人は、魚群を探索することに気をとられ、見張りを十分に行わなかつ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、自船に損傷を生じさせ、Bを沈没させてb受審人を負傷させるに至つた。

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か月停止する。

b 受審人は、中部国際空港南方沖合において、錨泊中、自船に接近するを認めた場合、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つた。しかし、同人は、これまで航行中の船舶が錨泊して釣りをしている自船を避けて航行していたので、いずれ航行中のが錨泊中の自船を避けるものと思ひ、に対する動静監視を十分に行わなかつた職務上の過失により、同船が衝突のおそれのある態勢で接近する状況であることに気付かず、に対して注意喚起信号を行うことも、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もなく錨泊を続けて衝突を招き同船に損傷を生じさせ、自船を沈没させて自身が負傷するに至つた。

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4年10月19日

横浜地方海難審判所

審判官 岩 崎 欣 吾