

令和3年神審第46号

裁 決

漁船A貨物船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

本件について、当海難審判所は、理事官岸尾光一出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

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3年7月13日03時25分

石川県舩倉島東方沖合

2 船舶の要目

船 種	船 名	漁船A	貨物船B
総 ト ン 数	6.54トン		3,741トン
全 長			98.52メートル
登 録 長	10.90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 316キロワット 2,574キロワット

### 3 事実の経過

Aは、船体中央やや船尾寄りに操舵室を設け、同室前部中央に舵輪を、その左舷側にレーダー及び魚群探知機を、右舷側に機関遠隔操縦装置をそれぞれ備えた、はえなわ漁業に従事する全長12メートル以上のFRP製漁船で、a受審人が1人で乗り組み、操業の目的で、船首0.1メートル船尾1.0メートルの喫水をもって、令和3年7月12日23時00分石川県輪島港を発し、舢倉島東方沖合の漁場に向かった。

ところで、Aの行うはえなわ漁業は、全長約6,000メートルの幹繩に、9メートル間隔で釣り針付き枝繩を取り付けた漁具を海底に投入するもので、投縄作業に約1時間30分、揚縄作業に約6時間を要し、操縦性能を制限するものであった。

a受審人は、翌13日01時30分頃目的の漁場に到着し、漁具を水平距離150メートルを超えて船外に出している方向を示す白色の全周灯を表示していなかったものの、トロール従事船以外の漁ろうに従事している船舶を示す灯火のほか、対水速力を有することを示す両舷灯及び船尾灯を表示し、前部マスト灯、黄色回転灯及び甲板を照らす作業灯を点灯して、01時55分東行しながら投縄作業を開始した。

a受審人は、左舷船尾で立った姿勢で右舷方を向きながら投縄作業を続け、03時10分舢倉島灯台から077度（真方位、以下同じ。）8.29海里の地点で、左舷正横方3.2海里にBの表示する白、白、緑3灯を視認し、針路を070度に定め、4.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって進行した。

a受審人は、03時21分舢倉島灯台から076度9.02海里の地点に達したとき、Bが左舷正横後8度1,610メートルのところ

となり、その後、同船が衝突のおそれがある態勢のまま自船の進路を避けずに接近するのを認めたが、Bとはまだ距離があるので、しばらくはこのまま操業を続けても支障はないものと思い、警告信号を行わず、間近に接近しても、行きあしを止めるなど、衝突を避けるための協力動作をとらずに続航した。

こうしてa受審人は、投縄作業を続けて進行し、03時25分僅か前、至近に迫ったBに衝突の危険を感じ、機関を全速力後進としたものの、及ばず、03時25分舳倉島灯台から076度9.28海里の地点において、Aは、船首が095度を向き、ほぼ行きあしがなくなったとき、その左舷船首部にBの右舷中央部が後方から42度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力1の南風が吹き、潮候は上げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、船体ほぼ中央に船橋を設けた鋼製貨物船で、ロシア連邦国籍の船長b1及び一等航海士b2ほか同国籍11人の船員が乗り組み、空倉のまま、船首2.5メートル船尾4.2メートルの喫水をもって、同月11日23時35分（現地時間）ロシア連邦ウラジオストク港を発し、富山県伏木富山港に向かった。

b2一等航海士は、翌々13日03時00分頃舳倉島北東方沖合で船橋当直に就き、甲板員を見張りに就けて操船に当たり、航行中の動力船の灯火を表示し、レーダー2台及びGPSプロッターを作動させながら同沖合を東行し、03時00分半少し過ぎ舳倉島灯台から039度8.18海里の地点で、針路を137度に定めて自動操舵とし、13.9ノットの速力で進行した。

b2一等航海士は、03時21分舳倉島灯台から071度8.85海里の地点に達したとき、右舷船首15度1,610メートルのとこ

ろに、Aの表示する紅、白、紅3灯のほか点灯された前部マスト灯、黄色回転灯及び甲板を照らす作業灯を視認することができ、表示された灯火からトロール従事船以外の漁ろうに従事中であることがわかり、その後同船と衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かず、Aの進路を避けることなく続航した。

b 2 一等航海士は、同じ針路、速力で進行し、Bは、原針路、原速力のまま、前示のとおり衝突した。

b 1 船長は、b 2 一等航海士から衝突した旨の報告を受けて昇橋し、事後の措置に当たった。

衝突の結果、Aは、左舷船首部外板に亀裂等を生じたが、後に修理され、Bは、右舷中央部外板に擦過傷を生じた。

#### (航法の適用)

本件は、夜間、舳倉島東方沖合で両船が衝突したものであり、衝突地点付近は海上交通安全法及び港則法の適用海域でないことから、一般法である海上衝突予防法を適用することとなる。

本件当時、視界は良好で両船は互いに他の船舶の視野の内にある状況の下、Aは、操縦性能を制限するはえなわ漁業を行い、漁具を水平距離150メートルを超えて船外に出している方向を示す白色の全周灯を表示していなかったものの、トロール従事船以外の漁ろうに従事している船舶を示す灯火のほか対水速力を有することを示す両舷灯及び船尾灯を表示し、低速力で航行していることからトロール従事船以外の漁ろうに従事していることがわかり、Bは、航行中の動力船の灯火を表示して適法に運航されていたと認められることから、本件は、海上衝突予防法第18条の各種船舶間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、夜間、舢倉島東方沖合において、航行中のBが、見張り不十分で、漁ろうに従事しているAの進路を避けなかったことによって発生したが、Aが、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 受審人は、夜間、舢倉島東方沖合において、トロール従事船以外の漁ろうに従事中、Bが衝突のおそれがある態勢で接近するのを認めた場合、行きあしを止めるなど、衝突を避けるための協力動作をとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、Bとはまだ距離があるので、しばらくはこのまま操業を続けても支障はないものと思い、衝突を避けるための協力動作をとらなかった職務上の過失により、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 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8月3日

神戸地方海難審判所

審判官 前田 昭 広