

令和4年神審第30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、理事官小嶋正博及び同官高木省吾出席のうえ審理し、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。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生の日時時刻及び場所

令和3年12月7日06時52分

石川県小木港東方沖合

2 船舶の要目

船 種	船 名	漁船A	貨物船B
総 ト ン 数	16トン		1,484トン
全 長	18.40メートル		75.30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	551キロワット		1,324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、その左舷側にレーダー、右舷側に機関遠隔操作盤及び魚群探知機、同室後部左舷側にGPSプロッター2台をそれぞれ装備したべにずわいがにかご漁業に従事するFRP製漁船で、a受審人ほか1人及びインドネシア共和国籍の技能実習生2人が乗り組み、操業の目的で、船首1.0メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、令和3年12月6日19時00分小木港を発し、同港東方沖合の漁場に向かった。

a受審人は、21時00分目的の漁場に到着し、揚かごを行ってべにずわいがに約50キログラムを漁獲したのち、再度かごを敷設して同漁場での操業を終え、次の漁場に向かうこととし、航行中の動力船を示す法定灯火を表示し、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、翌7日06時30分長手埼灯台から114.5度（真方位、以下同じ。）17.1海里の地点で、針路を255度に定めて発進し、自動操舵として10.7ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

ところで、a受審人は、同月4日は荒天のために停泊していたこと、翌5日は09時に出航して15時に帰航したこと、及び翌6日は休養後、19時に出航したことから、疲労が蓄積した状態でも、睡眠が不足した状態でもなかった。

a受審人は、漁場を発進したのち、レーダーを見て周囲に他船を認めなかったことから、操舵室後部右舷側の海図台に腰を下ろし、右舷側の壁に寄り掛かってレーダーを見ながら単独で操船に当たり、06時40分長手埼灯台から118.5度15.74海里の地点に達したとき、周囲に他船を認めなかった安堵感から気が緩み、眠気を催したが、出航前、十分に休養をとっていたので、まさか居眠りに陥ることはな

いものと思い、立ち上がって操船に当たったり、外気に当たったりするなど、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった。

こうして、a受審人は、同じ姿勢を続けるうち、いつしか居眠りに陥り、06時45分長手埼灯台から121度15.11海里の地点に達したとき、Bが右舷船首27度1.76海里のところとなり、その後同船が前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったものの、同船の進路を避けずに続航し、06時52分長手埼灯台から124.5度14.27海里の地点において、Aは、原針路、原速力のまま、その船首がBの左舷後部に前方から69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、潮候は下げ潮の中央期にあたり、視界は良好で、日出時刻は06時50分であった。

また、Bは、船体後部に操舵室を配し、同室前部中央に操舵スタンド、その左舷側にレーダー2台、GPSプロッター等を、右舷側に機関遠隔操作盤をそれぞれ備えた鋼製貨物船で、中華人民共和国籍の船長b1及びベトナム社会主義共和国籍の一等航海士b2ほか、中華人民共和国籍の船員3人、ベトナム社会主義共和国籍の船員2人及びミャンマー連邦共和国籍の船員2人が乗り組み、酸化アルミニウム2,000トンを積載し、船首4.6メートル船尾5.2メートルの喫水をもって、同年11月30日03時05分（現地時間）中華人民共和国天津港を発し、新潟県姫川港に向かった。

b2一等航海士は、越えて12月7日船橋当直に就いて、レーダー1台及びGPSプロッターを作動させて小木港東方沖合を南下し、明るくなってきたことから、航行中の動力船の法定灯火を消し、06時35分左舷前方4.27海里のところにAの白、緑2灯を初めて視認し、06時38分長手埼灯台から122度12.64海里の地点で、

針路を144度に定め、7.5ノットの速力で進行した。

06時45分b2一等航海士は、長手埼灯台から123度13.45海里の地点に達したとき、Aが左舷船首42度1.76海里のところとなり、その後、警告信号を行ったものの、同船が前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢のまま間近に接近するのを認めたが、衝突を避けるための協力動作をとらなかった。

こうして、b2一等航海士は、06時52分僅か前右舵25度をとったものの、効なく、Bは、原針路、原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、球状船首、左舷船首部外板等に破口、擦過傷等を生じたが、のち修理され、Bは、左舷後部ハンドレールに曲損及び左舷後部外板に擦過傷を生じた。

(航法の適用)

本件は、日出前の薄明時、小木港東方沖合において、西行中のAと南下中のBが衝突したもので、同水域には、特別法である港則法及び海上交通安全法が適用されないことから、一般法である海上衝突予防法が適用される。

事実の経過に示したとおり、衝突の7分前に見合い関係が生じた際、Bが航行中の動力船を示す法定灯火を表示していなかったものの、日出前の薄明時で、両船は互いに船体を視認できる状況であったと認められ、AからはBを右舷船首方に、BからはAを左舷船首方に見て互いに進路を横切る態勢で接近し、Aが避航義務を、Bが針路、速力の保持、警告信号及び協力動作履行の各義務を果たすのに十分な時間的、距離的余裕があったものと認められることから、海上衝突予防法第15条の横切り船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、日出前の薄明時、小木港東方沖合において、両船が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近した際、西行するAが、居眠り運航の防止措置が不十分で、前路を左方に横切るBの進路を避けなかったことによって発生したが、南下するBが、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、日出前の薄明時、小木港東方沖合において、次の漁場に向け、単独の航海当直に当たり腰を下ろした姿勢で自動操舵によって西行中、気が緩み、眠気を催した場合、居眠りに陥ることのないよう、立ち上がって操船に当たったり、外気に当たったりするなど、居眠り運航の防止措置を十分にとるべき注意義務があった。ところが、同人は、出航前、十分に休養をとっていたので、まさか居眠りに陥ることはないものと思い、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった職務上の過失により、いつしか居眠りに陥り、Bの進路を避けないまま進行して同船との衝突を招き、A、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21日

神戸地方海難審判所

審判官 下 條 正 昭