

令和4年広審第10号

裁 決

モーターボートA漁船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

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、理事官中山国夫出席のうえ審理し、
次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a を戒告する。

受審人 b を戒告する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生年月日時刻及び場所

令和3年9月12日16時30分

愛媛県松前港西方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 モーターボートA 漁船B

総 ト ン 数	3.1 トン	1.3 トン
登 録 長	9.94 メートル	7.22 メートル
機 関 の 種 類	ディーゼル機関	電気点火機関
出 力	180 キロワット	
漁船法馬力数		80 キロワット

3 事実の経過

(1) Aの設備等

Aは、平成8年8月に進水した、船尾寄りに操舵室を、同室前部下方に船室を設け、船尾甲板にオーニングを展張する、最大搭載人員が12人のFRP製モーターボートで、操舵室前部には、中央に舵輪及び操縦席、右舷側に機関操縦装置、前面窓下方にレーダー及びGPSプロッター2台を装備していた。

a受審人は、速力15ノットを超えると船首が浮上し、操縦席に腰を掛けた姿勢のままでは、左右各舷約5度の範囲に船首死角が生じることがあるものの、立てば同死角が解消されて前路の見張りを妨げないことを承知していた。

(2) Bの設備等

Bは、平成2年7月に進水した、無蓋の操縦スタンドを船体中央部右舷寄りに設け、同スタンド及び船尾甲板を覆うオーニングを展張した、レーダーを装備しない刺網漁業に従事するプラスチック製漁船で、操縦スタンドに舵輪及び機関遠隔操縦装置を装備していたほか、船首甲板に設けた揚網機付近にも機関遠隔操縦装置を装備していた。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人が1人で乗り組み、知人1人を乗せ、釣りの目的で、船首0.4メートル船尾0.8メートルの喫水をもって、令和3

年9月12日09時00分松前港を発し、愛媛県青島南方沖合の釣り場に向かった。

a 受審人は、伊予灘を西行して09時50分頃前示釣り場に到着し、錨泊して釣りを始め、あじなど100匹程釣果を得たところで帰航の途に就くこととし、15時50分青島南方約600メートル沖合の釣り場を発進し、伊予灘を東行した。

a 受審人は、操縦席に腰を掛け、同席左方に置いた椅子に知人を座らせ、16時15分郡中港西防波堤灯台から271度（真方位、以下同じ。）4.83海里の地点で、針路を072度に定め、海上が平穏なので増速しても支障ないと考え、平素であれば速力（対地速力、以下同じ。）を約14ノットとするところ19.0ノットとし、松前港港口に向けて手動操舵により進行した。

a 受審人は、16時29分松前港西防波堤灯台から259度1,055メートルの地点に至ったとき、正船首540メートルのところにBを視認することができ、同船がほとんど移動しないことから漂泊中であることが分かり、その後同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、一見して同港口付近に他船を認めなかったため、前路に他船はいないものと思い、見張りを十分に行わなかったため、Bの存在にも、この状況にも気付かず、同船を避けることなく続航した。

a 受審人は、16時29分半僅か過ぎ松前港西防波堤灯台から262度710メートルの地点で、速力を16.0ノットに減じて松前港入港に備えたものの、依然、Bに気付かないまま進行中、16時30分松前港西防波堤灯台から264度520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の右舷船尾部に後方から63度の角度で衝突して乗り上げた。

当時、天候は晴れで風はほとんどなく、潮候は下げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、b受審人が甲板員1人と乗り組み、前日に仕掛けた刺網を揚げる目的で、船首0.3メートル船尾0.6メートルの喫水をもって、有効な音響による信号を行うことができる手段を講じないまま、同日12時30分愛媛県松山港第1区の三津浜地区の係留地を発し、松前港港口付近の漁場に向かった。

b受審人は、12時55分前示漁場に到着し、3か所に仕掛けた刺網に順次寄せ、おこぜなど約5キログラムを漁獲したところで揚網を終え、16時00分前示衝突地点付近で、機関を中立運転として南東方に向首した態勢で漂泊を開始し、甲板員と共に漁網の片付けや漁獲物の選別を始め、16時20分頃右舷船尾方に自船に向首して東行中のAを初めて視認し、同船が自船を避航するものと見込んで漁網の片付けなどを続けた。

b受審人は、16時29分前示漂泊地点で、135度に向首して漂泊中、Aが右舷正横後27度540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のある態勢で接近する状況であったが、航行中のAが漂泊中の自船を避けるものと思い、Aに対する動静監視を十分に行わなかったため、このことに気付かず、自船を避けないまま接近するAに対し、避航を促す音響信号を行うことも、更に接近しても、機関を用いて移動するなど、衝突を避けるための措置をとることもなく漂泊を続けた。

こうして、b受審人は、漁網の片付けなどに当たりながら漂泊中、船尾至近に迫ったAを認めて危険を感じ、甲板員に身を守るよう命じて操縦席に向かったが間に合わず、Bは、135度に向首したまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、左舷船首外板に破口を生じ、Bは、操縦スタンドが圧壊し、オーニング用支柱の曲損等がそれぞれ生じたが、後にいずれも修理された。

(航法の適用)

本件は、松前港西方沖合において、航行中のAと漂流中のBとが衝突したものである。

衝突地点付近は、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（以下「予防法」という。）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、本件は、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、松前港西方沖合において、航行中のAが、見張り不十分で、漂流中の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、避航を促す音響信号を行わず、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。

a 受審人は、松前港西方沖合において、帰航のため、同港港口に向けて航行する場合、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った。しかるに、同人は、一見して同港口付近に他船を認めなかったため、前路に他船はいないものと思い、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、前路で漂流中のBに気付かず、同船を避けずそのまま進行して衝突を招き、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3号を適用して同人を戒告する。

b受審人は、松前港西方沖合において、漁網の片付けなどに当たりながら漂泊中、右舷船尾方に松前港港口付近に向けて東行中のA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、航行中のAが漂泊中の自船を避けるものと思い、A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、同船が衝突のおそれのある態勢で自船に接近していることに気付かず、避航を促す音響信号を行うことも、衝突を避けるための措置をとることもないまま漂泊を続けてAの衝突を招き、同船及び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9月13日

広島地方海難審判所

審判官 濱 田 真 人