

令和4年広審第19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、理事官大野徹二出席のうえ審理し、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14日16時22分

愛媛県松山港

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 3.8トン

登 録 長 10.90メートル 7.17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 273キロワット 95キロワット

### 3 事実の経過

Aは、船体中央船尾寄りに操舵室を設け、同室前部中央に舵輪及び機関計器盤、左舷側にGPSプロッター兼魚群探知機、右舷側に機関操縦レバー、配電盤及び汽笛のスイッチ、操舵室前面右舷側に旋回窓を配置し、左舷船首部に揚網用ローラー3台を備えた、刺し網漁業に従事するFRP製漁船で、a受審人が1人で乗り組み、松山港で水揚げして空船としたのち機関の修理を終え、帰航の目的で、船首尾ともに1.3メートルの喫水をもって、令和3年10月14日16時05分松山港第1区三津地区を発し、愛媛県二神島の係留地に向かった。

a受審人は、舵及び機関を操作できる延長コード付遠隔操縦装置を持ち、操舵室左舷後方に立って操船に当たり、16時20分松山港外港2号防波堤北灯台（以下「防波堤北灯台」という。）から051度（真方位、以下同じ。）320メートルの地点で、針路を267度に定め、機関を回転数毎分1,500にかけ、11.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

16時20分半a受審人は、防波堤北灯台から023度210メートルの地点に達したとき、右舷船首40度900メートルのところにBを視認することができ、その後同船が前路を左方に横切り衝突するおそれがある態勢で接近する状況であったが、船舶の輻輳する水域を通過したので、行き会う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なかった。

こうして、a受審人は、Bの進路を避けることなく続航し、船首至

近に同船を認めたものの、どうすることもできず、16時22分防波堤北灯台から293度440メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、その船首がBの左舷中央部に、前方から71度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力1の南西風が吹き、潮候はほぼ高潮時にあたり、視界は良好であった。

Bは、船体中央船尾寄りに操舵室を設け、同室前部中央に舵輪、左舷側にレーダー及びGPSプロッター、右舷側に機関計器盤、機関操縦レバー及び汽笛のスイッチを配したFRP製モーターボートで、b受審人が1人で乗り組み、釣りの目的で、船首0.2メートル船尾0.6メートルの喫水をもって、同日13時00分松山港第1区三津地区の船だまりを発し、防波堤北灯台西方約400メートル沖合の釣り場に向かった。

b受審人は、13時10分頃目的の釣り場に到着し、移動しながら釣りを続けた後、釣果を求めて最初に釣りをしていた防波堤北灯台西方沖合に戻ることとし、16時17分愛媛県黒崎沖合の釣り場を発進し、16時20分防波堤北灯台から322度1,170メートルの地点で、針路を158度に定め、機関を回転数毎分1,300にかけ、13.5ノットの速力で、操舵室右舷後方に立って同室後部囲壁に備えた舵輪及び機関遠隔操縦レバーを操作しながら進行した。

16時20分半b受審人は、防波堤北灯台から318度970メートルの地点に達したとき、左舷船首31度900メートルのところにAを視認することができ、その後同船が前路を右方に横切り衝突するおそれがある態勢で接近する状況であったが、針路を定めた際に周囲を一見して他船を認めなかったことから、接近する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、Aの存在にもこの状況に

も気がつかなかった。

こうして、b受審人は、Aに対し警告信号を行うことも、間近に接近しても衝突を避けるための協力動作をとることもなく続航し、Bは、原針路及び原速力のまま、前示の通り衝突した。

衝突の結果、Aは、左舷船首部外板に修理を要しない擦過傷を生じ、Bは、左舷側中央部外板に割損等を生じ、のち廃船処理され、b受審人が、右肩腱板断裂等を負った。

#### (航法の適用)

本件は、港則法が適用される松山港において、西行するAと南下するBとが衝突したものであるが、同法に本件に適用される航法規定がないので、一般法である海上衝突予防法が適用される。

互いに視野の内にあるA、B両船がそれぞれ見張りを行っていれば、両船が互いに進路を横切り衝突するおそれがある態勢で接近していることを把握できる状況にあったものと認められる。そして、付近には航行の支障となる障害物や他船は存在せず、衝突するおそれが生じた後、A、B両船にそれぞれ要求される動作をとるのに十分な時間的、距離的余裕があったと認められることから、本件は、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、松山港において、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、見張り不十分で、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、見張り不十分で、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作を行わなかったことも一因をなすものである。

a 受審人は、松山港において、西行する場合、接近する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、船舶の輻輳する水域を通過したので、行き会う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、前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近するBに気付かず、同船の進路を避けないまま進行してBとの衝突を招き、A、B両船にそれぞれ損傷を生じさせてBを廃船に至らせ、b 受審人を負傷させるに至った。

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。

b 受審人は、松山港において、釣り場を変えるために南下する場合、接近する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、針路を定めた際に周囲を一見して他船を認めなかったことから、接近する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、前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近するAに気付かず、警告信号を行うことも、衝突を避けるための協力動作をとることもない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てBを廃船に至らせ、自身も負傷するに至った。

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 1 2 月 2 0 日

広島地方海難審判所

審判官 丸 田 稔