

令和3年門審第34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、理事官田之上輝美出席のうえ審理し、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箇月停止する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和2年8月8日15時43分僅か前

長崎県対馬北東方沖合

2 船舶の要目

船 種	船 名	漁船A	貨物船B
総 ト ン 数	19トン		4,497トン
全 長			104.45メートル
登 録 長	22.10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 759キロワット 2,320キロワット

3 事実の経過

Aは、平成15年9月に進水し、小型いか釣り漁業に従事するFRP製漁船で、船体中央やや後方に操舵室を配し、同室前部中央にレーダー及びGPSプロッターを、同室前部右舷側に機関遠隔操縦装置及び操縦席を、同室前部左舷側に魚群探知機をそれぞれ備え、a受審人ほか3人が乗り組み、操業の目的で、船首0.7メートル船尾2.8メートルの喫水をもって、令和2年8月8日15時00分長崎県比田勝港を発し、同港北東方沖合の漁場に向かった。

a受審人は、甲板員3人が自室で休息する中、出港操船に引き続いて単独で操船に当たり、GPSプロッター及び8海里レンジとしたレーダーをそれぞれ作動させ、比田勝港北東方沖合を東行し、15時14分舌埼灯台から143.5度（真方位、以下同じ。）1.71海里的の地点で、針路を050度に定めて自動操舵とし、10.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、操縦席に腰掛けた姿勢で進行した。

15時35分半a受審人は、右舷船首方2.3海里付近にBのレーダー映像を初めて認めて続航し、15時39分半舌埼灯台から071.5度4.67海里的の地点に達したとき、右舷船首31度1.02海里的のところとなった同船を視認し、その後Bが前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近したが、同船とは距離が離れているので、しばらくはこのまま航行を続けても支障はないものと思い、B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。

a受審人は、Bの進路を避けることなく進行し、15時43分少し前右舷船首至近に接近した同船を認め、急いで機関を後進とし、右舵一杯としたものの、及ばず、15時43分僅か前舌埼灯台から069度5.23海里的の地点において、Aは、船首が065度を向き、3.5

ノットの速力となったとき，その船首がBの左舷船尾部に後方から85度の角度で衝突した。

当時，天候は曇りで風力3の南西風が吹き，潮候は下げ潮の中央期にあたり，視界は良好であった。

また，Bは，大韓民国籍の船長bほか同国籍の船員4人及びミャンマー連邦共和国籍の船員7人並びにインドネシア共和国籍の船員1人が乗り組み，空倉のまま，船首2.8メートル船尾5.0メートルの喫水をもって，同月6日15時40分三重県四日市港を発し，大韓民国クアンヤン港に向かった。

翌々8日15時00分b船長は，二等航海士が甲板手を見張りに当たらせて操船指揮を執って航行中，昇橋して見張りに当たり，15時23分左舷船首方5.8海里付近に作動していたレーダー及び肉眼によりAを認めたことから，二等航海士に替わって自ら操船指揮を執った。

b船長は，15時25分少し過ぎ舌埼灯台から085.5度7.73海里の地点で，針路を295度に定めて自動操舵とし，10.5ノットの速力で進行した。

b船長は，15時30分に二等航海士と交替した一等航海士及び同じく交替した甲板員をそれぞれ見張りに当たらせて続航し，15時39分半舌埼灯台から073度5.68海里の地点に達したとき，Aが左舷船首34度1.02海里のところとなり，その後同船が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のを認めたが，Aに対して警告信号を行うことも，間近に接近しても，直ちに右転するなど，衝突を避けるための協力動作をとることもなく進行した。

b船長は，同じ針路，速力で続航中，15時42分僅か前左舷船首方に迫ったAに衝突の危険を感じ，右舵一杯とし，続いて左舵一杯として汽笛を吹鳴したものの，及ばず，Bは，船首が340度を向き，

9.1 ノットの速力となったとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、船首部に圧壊を生じたが、後に修理され、Bは、左舷船尾部外板に擦過傷を生じた。

(航法の適用)

本件は、対馬北東方沖合において、東行するAと北上するBとが衝突したもので、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はないことから、一般法である海上衝突予防法（以下「予防法」という。）が適用される。

本件時、両船は、航行中の動力船に該当し、互いに視野の内にあり、互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近して衝突したこと及び衝突のおそれがある態勢となってから衝突に至るまでの間に、それぞれに要求される動作をとるのに必要な時間的、距離的余裕があったものと認められることから、本件は、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、対馬北東方沖合において、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、東行するAが、動静監視不十分で、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、北上するB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、対馬北東方沖合において、漁場に向けて東行中、右舷船首方にB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、Bとは距離が離れているので、しばらくはこのまま航行を続けても支障

はないものと思ひ、同船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、B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に気付かず、同船の進路を避けないまま進行して衝突を招き、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箇月停止する。

よつて主文のとおり裁決する。

令和4年3月9日

門司地方海難審判所

審判官 前 田 昭 広