

令和3年門審第37号

裁 決

漁船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、理事官熊谷貴樹出席のうえ審理し、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。

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1月26日12時46分

長崎県勝本港

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船A

漁船B

総 ト ン 数	4.8トン	1.5トン
登 録 長	11.20メートル	7.72メートル
機 関 の 種 類	ディーゼル機関	ディーゼル機関
漁船法馬力数	90	35

### 3 事実の経過

Aは、船体後部に操舵室を配し、同室前部左舷側に舵輪及びレーダーを、同室前部右舷側に機関遠隔操縦装置を、同室後部左舷側にGPSプロッター及び魚群探知機をそれぞれ装備したFRP製漁船で、a受審人が1人で乗り組み、いるか追払い作業の目的で、船首0.3メートル船尾1.4メートルの喫水をもって、令和3年1月26日11時00分勝本港の係留地を発し、長崎県若宮島北方沖合の海域に向かった。

a受審人は、11時30分前示海域に到着後、いるか追払い作業を行ったのち、12時10分同海域を発進して帰途に就いた。

a受審人は、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、舵輪後方で立った姿勢で操船に当たり、12時44分半僅か前勝本港6号防波堤灯台（以下「6号防波堤灯台」という。）から029度（真方位、以下同じ。）50メートルの地点で、針路を150度に定め、7.0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、12時46分少し前勝本港の馬場崎防波堤（Ⅶ）（以下「馬場崎防波堤」という。）東方沖合にあたる、6号防波堤灯台から141度270メートルの地点に達したとき、右舷船首47度25メートルのところ、Bを視認することができ、このままの針路を保てば南下中の同船の左舷側を約30メートル隔てて無難に航過する態勢であったが、前方に同航する2隻しか船舶を認めなかったことから、航行の支障となる他船はいないものと思い、見張りを十分に行わなか

ったので、このことに気付かず、Bに対し、その前路に向けて192度に右転し、新たな衝突の危険を生じさせた。

こうして、a受審人は、転じた針路のまま続航し、12時46分6号防波堤灯台から148度300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の船尾部に後方から12度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力2の東風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、船体後部に操舵区画を配し、同区画に舵輪、機関遠隔操縦装置及びGPSプロッターをそれぞれ装備したFRP製漁船で、b受審人が1人で乗り組み、いるか追払い作業の目的で、船首0.3メートル船尾1.5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05分勝本港の係留地を発し、同作業海域に向かった。

b受審人は、12時25分6号防波堤灯台北西方沖合を北上していたところ、所属する漁業協同組合員からいるか追払い作業が終了した旨の連絡を受けたので、係留地に戻ることにし、12時35分帰途に就いた。

b受審人は、GPSプロッターを作動させ、舵輪後方で立った姿勢で操船に当たり、12時41分少し過ぎ6号防波堤灯台から050度25メートルの地点で、針路を145度に定め、2.2ノットの速力で手動操舵によって進行した。

b受審人は、12時45分少し過ぎ馬場崎防波堤東方沖合にあたる、6号防波堤灯台から139度270メートルの地点で、針路を214度に転じ、12時45分半少し過ぎ6号防波堤灯台から154.5度280メートルの地点で、係留地に向く180度に転じて続航した。

b受審人は、12時46分少し前6号防波堤灯台から153.5度285メートルの地点に達したとき、自船の左舷側を無難に航過する態勢のAが左舷船尾17度25メートルのところで右転し、新たな衝突の危険を生じさせたが、後方から接近する他船を見かけなかったことから、接近する船舶はいないものと思い、見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かなかった。

こうして、b受審人は、避航を促す音響信号を行うことも、行きあしを止めるなど、衝突を避けるための措置をとることもなく進行し、Bは、原針路及び原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、船首部外板に割損を、Bは、船尾部外板に亀裂等をそれぞれ生じたが、のちいずれも修理され、b受審人が左尺骨骨幹部骨折を負った。

#### (航法の適用)

本件は、勝本港において、ともに南下中のAとBとが衝突したもので、衝突地点付近は、港則法が適用される海域であるが、同法には本件に適用される航法規定がないことから、一般法である海上衝突予防法（以下「予防法」という。）が適用される。

本件において、南下中のAが、衝突の約13秒前、両船の船間距離が25メートルとなったとき、無難に航過する態勢で南下中のBに対し、その前路に向けて右転して衝突の危険を生じさせたもので、定型航法を適用するのに十分な時間的及び距離的余裕がなかったと認められることから、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、勝本港において、南下中のAが、見張り不十分で、無難に航過する態勢で南下中のBに対し、その前路に向けて右転して新たな衝突の危険を生じさせたことによって発生したが、Bが、見張り不十分で、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、勝本港において、係留地に向けて南下する場合、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、前方に同航する2隻しか船舶を認めなかったことから、航行の支障とな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、無難に航過する態勢で南下中のBに気付かず、同船に対し、その前路に向けて右転して新たな衝突の危険を生じさせて衝突を招き、A及びB両船にそれぞれ損傷を生じさせ、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箇月停止する。

b 受審人は、勝本港において、係留地に向けて南下する場合、後方から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、後方から接近する他船を見かけなかったことから、接近する船舶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、自船の左舷側を無難に航過する態勢のAが右転し、新たな衝突の危険を生じさせて接近する状況に気付かず、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く進行して同船との衝突を招き、A及びB両船にそれぞれ損傷を生じさせ、自身が負傷するに至った。

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3月16日

門司地方海難審判所

審判官 山 本 哲 也