

令和3年門審第43号

裁 決

貨物船A漁船B衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 五級海技士（航海）

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bの小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

受審人aを戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の日時時刻及び場所

令和2年11月6日22時00分

大分県佐伯港

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

漁船B

総 ト ン 数	2 2 6 トン	4.9 トン
全 長	5 8. 4 6 メートル	
登 録 長		1 1. 9 0 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	7 3 5 キロワット	
漁船法馬力数		4 8 キロワット

### 3 事実の経過

Aは、平成26年3月に進水した船尾船橋型の鋼製貨物船で、操舵室前部中央に操舵スタンドを、同部右舷側に機関制御盤を、同部左舷側にレーダー2台及びGPSプロッターをそれぞれ備え、a受審人ほか2人が乗り組み、鋼材703トンを積載し、船首2.72メートル船尾3.72メートルの喫水をもって、令和2年11月6日09時20分大分港を発し、佐伯港に向かった。

a受審人は、13時20分佐伯港の検疫錨地に到着し、荷役待機のため、元ヶ鼻中瀬照射灯（以下「中瀬照射灯」という。）から200度（真方位、以下同じ。）1,200メートルの地点で、水深21メートルの海底に左舷錨を投下して錨鎖を3節繰り出し、船首を南方に向け、機関を停止して錨泊を開始した。

a受審人は、船橋当直を自身と一等航海士で行っていたものの、錨泊後、一等航海士に休息を与え、自身が事務作業を行うために時折昇橋し、17時17分日没により錨泊中の船舶を示す灯火を表示すると共に甲板を照らす作業灯2灯を点灯して降橋した。

降橋したとき、a受審人は、船橋を無人とする状況であったが、前部及び後部両白色全周灯を表示したうえ、作業灯を点灯していたので、航行中の他船が錨泊中の自船を避けてくれるものと思い、一等航海士と交替で船橋当直を行うなど、船橋当直を適切に維持することなく、

自室に退いて休息した。

a 受審人は、21時57分錨泊地点で、船首が180度を向いていたとき、左舷船尾67度460メートルのところに、Bが存在し、その後同船が自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ものの、依然船橋を無人としたままだったので、この状況に気付かなかった。

こうして、a 受審人は、Bに対して注意喚起信号を行わずに錨泊を続け、22時00分中瀬照射灯から200度1,200メートルの地点において、Aは、船首が180度を向いたまま、その左舷船尾部にBの船首部が後方から67度の角度で衝突した。

当時、天候は雨で風力2の西風が吹き、潮候はほぼ高潮時にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、平成3年2月に進水し、小型機船底びき網漁業に従事するFRP製漁船で、船体中央やや前方に操舵室を配し、同室前部中央に舵輪を、同部右舷側に機関遠隔操縦装置を、同部左舷側にレーダー、GPSプロッター及び魚群探知機をそれぞれ備え、b 受審人が単独で乗り組み、操業の目的で、船首0.2メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、同日16時00分佐伯港の係留地を発し、同港東方沖合の漁場に向かい、17時00分漁場に到着して操業を行ったのち、21時40分帰途に就いた。

b 受審人は、航行中の動力船を示す灯火を表示して佐伯湾を南下し、21時49分半僅か過ぎ中瀬照射灯から109度1,340メートルの地点で、針路を247度に定めて自動操舵とし、6.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）によって進行した。

定針したとき、b 受審人は、正船首1,800メートルのところに、Aの白2灯及び作業灯を初認し、21時54分中瀬照射灯から150

度900メートルの地点で、速力を5.0ノットに減じ、操舵室から船尾甲板に移動して漁獲物の選別作業を始めた。

21時57分b受審人は、中瀬照射灯から179度980メートルの地点に達したとき、Aが正船首460メートルとなり、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、同船までまだ距離があったので、同船に近づくまでに漁獲物の選別作業を終えて操舵室に戻ることができるものと思い、Aに対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

こうして、b受審人は、Aを避けることなく続航し、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、左舷船尾部外板に擦過傷を生じ、Bは、船首部外板に破損を生じたが、のち修理された。

#### (航法の適用)

本件は、夜間、佐伯港において、同港で錨泊中のAと同港に入航中のBとが衝突したもので、佐伯港は港則法の適用港であるが、発生地点が防波堤の入口付近や航路内でなく、同法に適用でき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が適用される。

海上衝突予防法には、錨泊中の船舶と航行中の船舶に適用する定型的な航法規定がないので、本件は、同法第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、夜間、佐伯港において、航行中のBが、動静監視不十分で、前路で錨泊中のAを避けなかったことによって発生したが、Aが、船橋当直の維持が不適切で、注意喚起信号を行わなかったことも一因を

なすものである。

b 受審人は、夜間、佐伯港において、同港の係留地に向けて帰航中、前路に錨泊中の A を認めた場合、同船との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、A までまだ距離があったので、同船に近づくまでに漁獲物の選別作業を終えて操舵室に戻ることができるものと思い、同船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、A と衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、同船を避けることなく進行して衝突を招き、A 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 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。

a 受審人は、夜間、佐伯港において、錨泊する場合、船橋を無人とすることのないよう、一等航海士と交替で船橋当直を行うなど、船橋当直を適切に維持すべき注意義務があった。しかるに、同人は、前部及び後部両白色全周灯を表示したうえ、作業灯を点灯していたので、航行中の他船が錨泊中の自船を避けてくれるものと思い、船橋当直を適切に維持しなかった職務上の過失により、自船に向首して衝突のおそれがある態勢で接近する B に気付かず、注意喚起信号を行わずに錨泊を続けて衝突を招き、A 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 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。

よって主文のとおり裁決する。

令和4年5月17日

門司地方海難審判所

審判官 山 本 哲 也