

令和4年門審第4号

裁 決

貨物船AモーターボートB衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A一等航海士

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 a 1 の五級海技士（航海）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 事件発生の日時時刻及び場所

令和3年1月21日10時10分

大分県関埼南東方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

モーターボートB

総トン数	489トン	
全長	71.04メートル	
登録長		7.20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	735キロワット	80キロワット

3 事実の経過

Aは、平成9年7月に進水し、船首方の貨物倉前方にガットクレーンを配した鋼製貨物船で、船長a2及びa1受審人ほか3人が乗り組み、砕砂約1,760トンを積載し、船首3.5メートル船尾4.8メートルの喫水をもって、令和3年1月21日09時10分大分県津久見港を発し、阪神港大阪区に向かった。

a1受審人は、船首部での出港離岸作業を終え、09時45分昇橋し、09時55分大分県沖無垢島西方沖合でa2船長から船橋当直を引き継ぎ、速吸瀬戸に向けて単独で操船に当たった。

ところで、Aでは、船橋当直者が、船橋の操舵スタンド後方の椅子に腰を掛けたまま見張りを行っているのと、船首方のガットクレーンにより、正船首から左右両舷約10度の各範囲が視認できない状況であったものの、立ち上がって船橋内を移動すれば、その見張りの障害は解消されていた。

a1受審人は、09時55分少し前関埼灯台から160度（真方位、以下同じ。）5.6海里の地点で、針路を021度に定めて自動操舵とし、10.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、操舵スタンド後方の椅子に腰を掛けた姿勢で進行した。

a1受審人は、10時07分関埼灯台から142度4.2海里の地点に達したとき、正船首930メートルのところに、船首を左方に向けたBを視認でき、ほぼ同じ方向を向いて移動しないことから、漂泊

していることが分かり、その後同船に向首したまま衝突のおそれがある態勢で接近する状況となったが、a 2 船長から航海当直を引き継いだ後、定針したときには、前方を一見して船を見掛けなかったことから、前路に航行の支障となる他船はいないものと思い、操舵スタンド後方の椅子から立ち上がって船橋内を移動するなど、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。

a 1 受審人は、B を避けずに続航し、10 時 10 分関埼灯台から 136 度 4.0 海里の地点において、A は、原針路及び原速力のまま、その球状船首が B のパラシュート型シーアンカーのアンカーロープを引っ掛け、A の右舷船首部が、同アンカーロープで船首を右方に振り回された B の左舷船首部に後方から 9 度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力 1 の南風が吹き、潮候は上げ潮の中央期に当たり、視界は良好であった。

また、B は、船体後部に操舵室を配し、同室左舷側に舵輪を、同室の上方にオーニングをそれぞれ装備した F R P 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 0.8 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が講じられていないまま、同日 07 時 00 分大分県臼杵港を発し、同県高島南方沖合の釣り場に向かった。

b 受審人は、07 時 40 分に釣り場に到着し、漂泊しながら釣りをを行い、釣果を求めて潮上りを繰り返しながら釣りを続けた後、10 時 00 分から前示衝突地点付近において、船首からパラシュート型シーアンカーを投入し、直径 10 ミリメートルの合成繊維製アンカーロープを約 20 メートル伸出して船首のクリートに止め、機関を停止して漂泊を開始し、船尾甲板右舷側に立って釣りを再開した。

10 時 07 分 b 受審人は、前示衝突地点で、船首を 225 度に向け

て漂泊しながら釣りを行っていたとき、左舷船首24度930メートルのところに、北上するAを視認することができ、その後同船が自船に向首したまま衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、自船に接近する他船があっても、航行中の他船が漂泊中の自船を避けてくれるものと思い、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。

b 受審人は、Aに対して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漂泊を続け、10時09分船首方に接近するAを初認し、伸出していたアンカーロープが、微風だったことで、風上と反対側の北方へ伸びていたことに気付いたものの、何も出来ず、同ロープがAの球状船首に引っ掛けられ、Bは、船首が激しく右方に振り回され、船首が012度を向いたとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは右舷船首部に擦過傷等を、Bは船首部のたつ及びかんざしに破損等をそれぞれ生じ、後いずれも修理された。

(航法の適用)

本件は、関埼南東方沖合において、航行中のAと漂泊中のBが衝突したものであり、衝突地点付近の海域に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ので、一般法である海上衝突予防法（以下「予防法」という。）が適用されることになる。

予防法には航行中の船舶と漂泊中の船舶との関係についての航法規定がないから、同法第38条及び第39条の船員の常務で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、関埼南東方沖合において、速吸瀬戸に向けて航行中のAが、見張り不十分で、前路で漂泊中のBを避けなかっ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 1 受審人は、関埼南東方沖合において、速吸瀬戸に向けて航行する場合、船橋内を移動すればガットクレーンによる見張りの障害は解消されるから、前路の他船を見落とすことのないよう、操舵スタンド後方の椅子から立ち上がって船橋内を移動するなど、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、前路に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、前路で漂泊中のBに気付かず、同船を避けないまま進行して衝突する事態を招き、A及びB両船それぞれに損傷を生じさせるに至った。

以上のa 1 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五級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

b 受審人は、関埼南東方沖合において、釣りをを行うために漂泊する場合、接近する他船を見落とすことがないように、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、自船に接近する他船があっても、航行中の他船が漂泊中の自船を避けてくれるものと思い、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、自船に向首したまま衝突のおそれがある態勢で接近するAに気付かず、同船に対して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漂泊を続けて衝突する事態を招き、A及びB両船それぞれに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5月25日

門司地方海難審判所

審判官 栗原和栄