

令和4年門審第15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、理事官田之上輝美及び同官高橋寿則出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a を戒告する。

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5月19日08時20分

福岡県弘漁港

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船A

漁船B

総 ト ン 数	1.54トン	1.05トン
登 録 長	6.50メートル	5.69メートル
機 関 の 種 類	電気点火機関	電気点火機関
漁船法馬力数	30キロワット	30

3 事実の経過

(1) 弘漁港の状況

弘漁港は、福岡市東区志賀島に位置する西方に開いた港則法が適用されない漁港で、陸岸から沖側にかけて、北方に延びる第1号防波堤、南方に延びる西防波堤（以下「西防波堤1」という。）及び南北に延びる西防波堤（以下「西防波堤2」という。）がそれぞれ設置されており、小型漁船などの場合、第1号防波堤により出航船は入航船を、入航船は出航船をそれぞれ視認できない状況であった。

(2) 本件発生に至る経緯

Aは、無蓋で、レーダー及びGPSプロッターを装備していない、採介藻漁業に従事するFRP製漁船で、a受審人が単独で乗り組み、操業の目的で、船首0.1メートル船尾0.6メートルの喫水をもって、令和3年5月19日08時18分弘漁港の荷揚場岸壁を発し、同港北方沖合の漁場に向かった。

a受審人は、08時19分半少し前弘港西防波堤灯台（以下「西防波堤灯台」という。）から052度（真方位、以下同じ。）160メートルの地点で、針路を274度に定め、6.0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、第1号防波堤により入航船を視認できない状況で、船尾右舷側のハッチに腰を掛けて、船外機を操作しながら操船に当たり、08時20分少し前西防波堤灯台から025度110メートルの地点で、第1号防波堤先端付近に差し掛かった頃、左転を開始

した。

左転を開始したとき、a受審人は、左舷船首44度40メートルのところに、第1号防波堤の陰から出てきたBを視認して、その後同船と衝突のおそれがある態勢で接近する状況を認識できたが、船首方の西防波堤1に敷設された消波ブロックとの距離を保つことに気をとられ、できるだけ第1号防波堤先端から遠ざかって航行するなど、衝突を避けるための措置をとらなかった。

こうして、a受審人は、そのまま左転しながら続航し、08時20分西防波堤灯台から012.5度100メートルの地点において、Aは、船首が180度を向いたとき、原速力のまま、その船首部がBの左舷船首部に前方から7度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の北風が吹き、潮候は上げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、無蓋で、レーダー及びGPSプロッターを装備していない、採介藻漁業に従事するFRP製漁船で、b受審人が単独で乗り組み、操業の目的で、同日06時30分弘漁港の荷揚場岸壁を発し、同漁港北方沖合の漁場で操業したのち、ひじき約500キログラムを積載し、船首0.5メートル船尾0.8メートルの喫水をもって、08時15分同漁場を発進して帰途に就いた。

b受審人は、08時17分半僅か前西防波堤灯台から332度210メートルの地点で、針路を146度に定め、3.5ノットの速力で、手動操舵によって西防波堤1と西防波堤2との間を進行した。

b受審人は、船尾中央部のハッチに腰を掛けて、船外機を操作しながら操船に当たり、08時18分半少し過ぎ西防波堤灯台から340度90メートルの地点で、左舷前方170メートルのところ

に、離岸中のAを初認し、間もなくして同船が第1号防波堤の陰に入り、視認できなくなったので、08時19分少し前西防波堤灯台から347.5度60メートルの地点で、西防波堤1先端を通過した頃、Aが出航していたので、平素よりも第1号防波堤に近寄って航行することとし、左転を開始した。

b受審人は、08時20分少し前西防波堤灯台から015度80メートルの地点で、第1号防波堤先端付近に差し掛かった頃、針路を007度に転じて続航した。

針路を転じたとき、b受審人は、1号防波堤の陰から出てきたAが右舷船首43度40メートルのところとなり、その後同船と衝突のおそれがある態勢で接近する状況を認識していたが、平素よりも第1号防波堤に近寄って航行していたので、Aと距離を開けて航過できるものと思い、機関を使用して停止するなど、衝突を避けるための措置をとらなかった。

こうして、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、船底部に修理を要しない擦過傷等を生じ、Bは、左舷船首部に亀裂等を生じたが、のち修理され、b受審人が頭部打撲傷等を負った。

(航法の適用)

本件は、弘漁港において、防波堤先端付近で、出航中のAと入航中のBとが衝突したもので、同漁港は港則法が適用されない港であることから、一般法である海上衝突予防法が適用される。

本件において、第1号防波堤により互いに相手船を視認できない状況で、視認可能となったのが衝突の約10秒前、船間距離約40メートル

のときであり、海上衝突予防法の定型的航法を適用するには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、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、弘漁港において、出航中のAが、衝突を避けるための措置をとらなかったことと、入航中のBが、衝突を避けるための措置をとらなかったこととによって発生したものである。

a 受審人は、弘漁港において、漁場に向けて出航中、第1号防波堤先端付近でBと衝突のおそれがある態勢で接近する状況を認識できたのだから、できるだけ同防波堤先端から遠ざかって航行するなど、衝突を避けるための措置をとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、船首方の西防波堤1に敷設された消波ブロックとの距離を保つことに気をとられ、衝突を避けるための措置をとらなかった職務上の過失により、Bと衝突する事態を招き、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3号を適用して同人を戒告する。

b受審人は、弘漁港において、荷揚場岸壁に向けて入航中、出航するAを視認した場合、第1号防波堤先端付近でAと衝突のおそれがある態勢で接近する状況を認識していたのだから、機関を使用して停止するなど、衝突を避けるための措置をとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、平素よりも第1号防波堤に近寄って航行していたので、Aと距離を開けて航過できるものと思い、衝突を避けるための措置をとらなかった職務上の過失により、Aと衝突する事態を招き、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12月20日

門司地方海難審判所

審判官 山 本 哲 也