

令和2年長審第25号

裁 決
警備艇B乗揚事件

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、理事官神崎和徳出席のうえ審理し、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。

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7月29日10時43分

長崎県二島南方沖合

2 船舶の要目

船種 船名 警備艇B

総トン数 10トン

全 長 14.00メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 809キロワット

3 事実の経過

(1) b受審人の経歴

b受審人は、令和2年3月にBの船長として雇い入れられ、同年4月1日から乗船勤務するようになり、月に13回ないし15回大村湾で不審船の発見、緊急事態に備えて同湾の実情把握及び遊泳者に対する注意喚起の海上警ら活動を行っていた。

(2) 本件発生に至る経緯

Bは、平成13年3月に進水し、船体中央部に操舵室を設け、同室前部右舷側に舵輪、機関遠隔操縦装置、機関監視盤及び磁気コンパス、左舷側にレーダー、魚群探知機及びGPSプロッターをそれぞれ装備し、操舵室中央部の両舷に椅子及び同室後部左舷側に海図台をそれぞれ備えた2機2軸のFRP製警備艇で、b受審人ほか甲板員1人が乗り組み、警らの目的で、船首0.61メートル船尾1.30メートルの喫水をもって、令和2年7月29日09時42分長崎県大村港を発し、同県長与港沖合に向かった。

ところで、b受審人は、GPSプロッターに二島南方沖合の干出岩が表示され、同島に接近し過ぎることがないように、避険線が引かれていることから、二島南方沖合に干出岩が存在することを認識していた。

b受審人は、長崎県堂埼沖合を経て長与港沖合から同県時津港沖合にかけて警らを行った後、二島南方沖合を経由して長崎空港周辺の警らに向かうため、時津港沖合を北上していたところ、同島に設けられた栈橋付近に、平素見掛けたことがない赤色の物体が見えたことから、二島の様子を確認することとし、10時38分僅か前長与港防波堤A灯台（以下「長与灯台」という。）から341度（真方位、以下同じ。）2.1海里の地点で、針路を二島南岸に向く

027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。

b受審人は、甲板員に双眼鏡で二島の様子を確かめるように指示し、2.5海里レンジでコースアップ表示としたGPSプロッター及び魚群探知機をそれぞれ作動させ、自らは右舷側の椅子に腰を掛けた姿勢で操船に当たって続航した。

b受審人は、甲板員から二島に人影が見えたとの報告を受けたことから、自らも目視で確かめるため、更に同島に接近することとして進行し、10時41分少し前長与灯台から346度2.3海里の地点に達したとき、二島南方沖合の干出岩まで400メートルとなり、その後同干出岩に向首接近する状況であったが、目視で二島の様子を確かめることに気を取られ、GPSプロッターを拡大表示として同島南方沖合の干出岩との相対位置関係を確認するなど、船位の確認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、二島南方沖合の干出岩に向首したまま続航し、10時43分長与灯台から349度2.47海里の地点において、Bは、原針路及び原速力で、同干出岩に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力3の南東風が吹き、潮候は下げ潮の中央期に当たり、視界は良好であった。

乗揚の結果、両舷推進器翼に曲損及び左舷船尾船底外板に亀裂を生じたものの、のち修理された。

（原因及び受審人の行為）

本件乗揚は、二島南方沖合において、警らのために同島南岸に接近する際、船位の確認が不十分で、二島南方沖合の干出岩に向首進行したことによって発生したものである。

ｂ受審人は、二島南方沖合において、警らのために同島南岸に接近する場合、二島南方沖合に干出岩が存在していることを認識していたのだから、GPSプロッターを拡大表示として同干出岩との相対位置関係を確認するなど、船位の確認を十分に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、二島の様子を目視で確かめることに気を取られ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、二島南方沖合の干出岩に向首接近する状況に気付かずに進行して乗り上げる事態を招き、船体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。

よって主文のとおり裁決する。

令和4年7月28日

長崎地方海難審判所

審判官 植 松 正