

令和4年函審第18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、理事官西村勇二出席のうえ審理し、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か月停止する。

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4年3月11日08時00分

北海道標津漁港北北東方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船A

漁船B

総 ト ン 数	17トン	14トン
登 録 長	17.58メートル	19.18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	582キロワット	589キロワット

3 事実の経過

Aは、船首部に操舵室、同室後方の上甲板前部にクレーンを設け、自動操舵装置、機関遠隔操縦装置、モーターサイレンのスイッチ等を組み込んだコンソールを操舵室前部に、当該コンソール右方にレーダー、同左方に電子海図システムを備え、バウスラストを装備する、平成15年11月に進水した小型機船底びき網漁業に従事するFRP製漁船で、a受審人ほか5人が乗り組み、ほたて貝を採捕する目的で、船首0.5メートル船尾2.0メートルの喫水をもって、令和4年3月11日05時30分標津漁港を発し、同港北方沖合の漁場に向かった。

a受審人は、06時00分前示漁場に到着し、桁網をワイヤーロープ先端部に連結して長さ約60メートルとした漁具を水深約20メートルの海中に投入し、約3.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で曳網する操業を2回繰り返した後、東方の漁場に移動した。

a受審人は、移動を終え、電子海図システム及び0.5海里レンジとしたレーダーの各情報を重畳させてコンソール後方の操縦席に腰を掛け、07時55分半少し過ぎ標津港北防波堤灯台（以下「北防波堤灯台」という。）から026度（真方位、以下同じ。）4.35海里的の地点で、針路を163度に定めて自動操舵とし、3.0ノットの速力で曳網を開始したところ、霧により視程が約30メートルに狭められて視界制限状態となったものの、霧中信号を行うことなく進行した。

a受審人は、07時57分北防波堤灯台から027度4.27海里的の地点に達したとき、左舷船首52度850メートルにBのレーダー

映像を認めることができ、その後同船と著しく接近することを避けることができない状況となったが、離れて操業する僚船以外に他船はいないものと思い、レーダーによる見張りを十分に行わなかったため、Bの存在にも、この状況にも気付かなかった。

こうして、a受審人は、針路を保つことができる最小限度の速力に減じることも、また、必要に応じて停止することもしないまま続航し、08時00分北防波堤灯台から028度4.20海里の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、その左舷中央部にBの船首部が前方から69度の角度で衝突した。

当時、天候は霧で風はほとんどなく、標津町には濃霧注意報が発表され、視程は約30メートルで、海上は穏やかであった。

また、Bは、船首部にクレーン、船体中央船尾寄りに操舵室を設け、同室前部中央に舵輪、前面窓下方に自動操舵装置、機関遠隔操縦装置、モーターサイレンのスイッチ等を組み込んだコンソール、当該コンソール左方にレーダー及び電子海図システムを備え、バウスタスタ及びフラップラダーを装備する、平成4年7月に進水した小型機船底びき網漁業等に従事する軽合金製漁船で、b受審人ほか5人が乗り組み、ほたて貝を採捕する目的で、船首0.5メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、令和4年3月11日05時30分標津漁港を発し、同港北方沖合の漁場に向かった。

b受審人は、06時00分前示漁場に到着し、左右各舷からワイヤーロープ約60メートルを水深約20メートルの海中に延出し、先端部に連結した桁網各1個を曳網する操業を始め、2回の操業を終え、ほたて貝約1.5トンを採捕したので東方の漁場に向けて移動を開始したところ、霧により視程が約30メートルに狭められて視界制限状態となった。

b受審人は、前示漁場への移動を終え、07時55分僅か前北防波堤灯台から036度4.50海里の地点で、投網予定水域に向けて針路を274度に定め、8.0ノットの速力で、霧中信号を行うことなく、操舵室前部右舷側に立ち、レーダーを0.75海里レンジとして手動操舵により進行した。

針路を定めて程なく、b受審人は、右舷船首1,400メートル付近にAのレーダー映像を捕捉し、同船に接近することなく投網を終えると見込んで続航した。

b受審人は、07時57分北防波堤灯台から033度4.38海里の地点に達したとき、Aが右舷船首17度850メートルとなり、その後同船と著しく接近することを避けることができない状況となったが、投網作業に当たる乗組員の様子を見ることに気をとられ、Aに対するレーダーによ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、針路を保つことができる最小限度の速力に減じること、また、必要に応じて停止することもしないまま進行し、上甲板前部で作業に当たる乗組員に投網の合図を送ったところで船首方至近にAを視認し、機関を後進にかけたものの、及ばず、原針路のまま速力が6.0ノットになったとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、左舷中央部外板の破口及び機関の濡れ損を、Bは、船首部に破口をそれぞれ生じた。

(航法の適用)

本件は、霧のため視界制限状態となった標津漁港北北東方沖合において、南下中のAと、西行中のBとが衝突したもので、同水域には特別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。)によって律することになる。

事実の経過で示したとおり、当時、付近水域は霧のため視程が約30メートルに狭められており、視界制限状態であったと認められることから、本件は、予防法第19条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、霧のため視界制限状態となった標津漁港北北東方沖合において、曳網しながら南下するAが、霧中信号を行わなかったばかりか、レーダーによる見張りが不十分で、Bと著しく接近することを避けることができない状況となったとき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて停止しなかったことと、投網予定水域に向けて西行中のBが、霧中信号を行わなかったばかりか、右舷船首方にAのレーダー映像を捕捉した際、同船に対するレーダーによる動静監視が不十分で、Aと著しく接近することを避けることができない状況となったとき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて停止しなかったことによるものである。

a 受審人は、霧のため視界制限状態となった標津漁港北北東方沖合において、曳網しながら南下する場合、著しく接近するおそれのある他船に気付くことができるよう、レーダーによる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、離れて操業する僚船以外に他船はいないものと思い、レーダーによる見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、Bの存在にも同船と著しく接近することを避けることができない状況となったことにも気付かず、針路を保つことができる最小限度の速力に減じることも、また、必要に応じて停止することもしないまま進行して衝突を招き、A、B両船に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。

　b受審人は、霧のため視界制限状態となった標津漁港北北東方沖合において、投網予定水域に向けて西行中、右舷船首方にAのレーダー映像を捕捉した場合、著しく接近することを避けることができない状況にあるか否かを判断できるよう、同船に対するレーダーによ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、投網作業に当たる乗組員の様子を見ることに気をとられ、Aに対するレーダーによる動静監視を十分に行わなかった職務上の過失により、同船と著しく接近することを避けることができない状況となったことに気付かず、針路を保つことができる最小限度の速力に減じることも、また、必要に応じて停止することもしないまま進行して衝突を招き、A、B両船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5年6月29日

函館地方海難審判所

審判官 濱田真人