

令和4年神審第26号

裁 決

漁船A貨物船B衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A機関長

操縦免許 小型船舶操縦士

本件について、当海難審判所は、理事官岸尾光一出席のうえ審理し、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11月30日12時16分

沖縄県南大東島南方沖合

2 船舶の要目

船 種	船 名	漁船A	貨物船B
総 ト ン 数	19トン		31,754トン
全 長			189.99メートル
登 録 長	16.21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 691キロワット 9,070キロワット

3 事実の経過

Aは、まぐろはえ縄漁業に従事するFRP製漁船で、船体ほぼ中央に操舵室を配し、同室に舵輪、レーダー、機関遠隔操縦装置等を装備し、操舵室上方に見張り区画を設け、同区画にGPSプロッター及び他船のAIS情報が表示されるモニター（以下「AISモニター」という。）を備え、船長a2及びa1受審人ほかインドネシア共和国籍の技能実習生6人が乗り組み、操業の目的で、令和2年11月11日11時00分和歌山県勝浦港を発し、南大東島東方沖合約240海里的の漁場に向かった。

a2船長は、越えて14日06時30分目的の漁場に到着して操業を始め、移動しながら操業を行ったのち、次の漁場に向けることとし、越えて30日05時00分南大東島南東方沖合の北緯22度32分東経132度53分の地点を発進し、同沖合を西行した。

a1受審人は、10時30分北緯22度40分東経132度00分の地点（以下「基点」という。）から083.5度（真方位、以下同じ。）14.86海里的の地点で、船長から引き継いで単独の船橋当直に就き、針路を286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。）で進行した。

a1受審人は、見張り区画でGPSプロッター及びAISモニターを作動させて操船に当たり、12時08分基点から045.5度6.49海里的の地点に達したとき、右舷船首38度2.11海里的のところにBを視認することができ、その後同船が前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、周囲を一見して船舶を認めなかったことから、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ため、このことに気付かなかった。

こうして、a 1 受審人は、Bの進路を避けないで続航し、12時11分見張り区画から船尾部の食堂に移動して食事をとっていたところ、12時16分基点から038度6.11海里の地点において、Aは、原針路、原速力のまま、その右舷船首部がBの左舷前部に後方から46度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力7の北東風が吹き、視界は良好であった。

a 2 船長は、操舵室後部の寝台で休憩していたところ、衝撃を受け、衝突したことを知り、事後の措置に当たった。

また、Bは、レーダー2台、電子海図情報表示装置、GPSプロッター等を備えた船尾船橋型貨物船で、中華人民共和国籍の船長b 1及び三等航海士b 2ほか、同国籍の船員20人が乗り組み、空倉のまま、船首5.15メートル船尾6.98メートルの喫水をもって、同月26日23時00分（現地時間）中華人民共和国青島港を発し、オーストラリア連邦ニューキャッスル港に向かった。

ところで、Bの操縦性能は、操縦性能成績書写によると、バラスト状態で、15.1ノットの前進速力で航走中、舵角35度をとって右旋回したときの最大縦距及び最大横距がそれぞれ648メートル及び740メートル、90度旋回したときの速力が9.3ノット及び同旋回に要する時間が2分6秒で、11.2ノットの前進速力で航走中、全速力後進発令から船体停止までに要する時間及び同航走距離がそれぞれ5分6秒及び1,075メートルであった。

また、b 1 船長は、船橋当直を、01時00分から05時00分及び13時00分から17時00分までを二等航海士と甲板手、05時00分から09時00分及び17時00分から21時00分までを一等航海士と甲板手、09時00分から13時00分及び21時00分から翌日01時00分までをb 2 三等航海士と甲板手がそれぞれ入直

する、4時間3直制としていた。

b 2 三等航海士は、b 1 船長が在橋する中、甲板手を手動操舵に当たらせ、レーダー2台及び電子海図情報表示装置を作動させて南大東島南東方沖合を南下し、越えて30日11時50分基点から012.5度9.88海里の地点で、針路を160度に定め、12.0ノットの速力で進行した。

b 2 三等航海士は、12時08分基点から028度7.12海里の地点に達したとき、左舷船首16度2.11海里のところをAを視認することができ、その後同船が前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、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。

こうして、b 2 三等航海士は、警告信号を行わず、間近に接近しても衝突を避けるための協力動作をとらずに続航し、12時14分基点から036.5度6.38海里の地点に至り、左舷至近にAを認めてb 1 船長に報告し、同船長から右舵一杯を令され、右舵一杯をとったものの、及ばず、Bは、船首が240度を向き、8.1ノットの速力となったとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、球状船首、右舷船首部外板に圧壊等を生じたが、のち修理され、Bは、左舷前部外板に擦過傷を生じた。

(航法の適用)

本件は、南大東島南方沖合において、日本国籍のAとパナマ共和国籍のBが衝突したもので、衝突地点は、日本の領海外であることから、1972年の海上における衝突の予防のための国際規則が適用される。

両船は、互いに他の船舶の視野の内にあり、互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近して衝突に至ったもので、衝突の8分前に見

合い関係が生じたのち、付近には航行の支障となる障害物や避航動作及び協力動作をとるのに障害となる他船が存在せず、両船がそれぞれ要求される動作をとる時間的、距離的余裕が十分にあったものと認められることから、本件は、1972年の海上における衝突の予防のための国際規則第15条の横切り船の航法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、南大東島南方沖合において、両船が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近した際、西行するAが、見張り不十分で、前路を左方に横切るBの進路を避けなかったことによって発生したが、南下するBが、見張り不十分で、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作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、南大東島南方沖合において、次の漁場に向けて航行する場合、接近する他船を見落とすことのないよう、見張りを十分に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、周囲を一見して船舶を認めなかったことから、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、Bが前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近することに気付かずに進行して同船との衝突を招き、A、B両船にそれぞれ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1月26日

神戸地方海難審判所

審判官 下 條 正 昭