

令和4年広審第22号

裁 決

漁船A貨物船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

本件について、当海難審判所は、理事官川西篤史出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a を戒告する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生 of 年月日時刻及び場所

令和3年8月29日23時20分

山口県小水無瀬島南西方沖合

2 船舶の要目

船 種	船 名	漁船A	貨物船B
総 ト ン 数	4.8トン		9,413トン
全 長			121.00メートル
登 録 長	11.94メートル		
機 関 の 種 類	ディーゼル機関		

出 力 4,080キロワット

漁船法馬力数 48キロワット

3 事実の経過

Aは、平成6年3月に進水し、操舵室を船体中央部に設け、舵輪及び機関遠隔操縦装置を同室前部及び操舵室後部囲壁左舷側に設けて両所において操船できる、小型底びき網漁業に従事するFRP製漁船で、a受審人が1人で乗り組み、操業の目的で、船首0.2メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、令和3年8月29日16時00分愛媛県郡中港を発し、小水無瀬島南西方沖合に向かった。

a受審人は、17時30分小水無瀬島南西方約5海里沖合に到着して投網し、同島南東方約2海里沖合まで曳網したところで揚網する操業を2回終え、3回目の操業を始めるため最初に投網した地点付近に向かうこととした。

a受審人は、航行中の動力船の灯火を表示して操舵室で操船にあたり、23時00分小水無瀬島灯台（以下「水無瀬灯台」という。）から101度（真方位、以下同じ。）1.5海里的地点で、針路を248度に定めて自動操舵とし、機関を回転数毎分2,500にかけ、7.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行中、正船首6.0海里付近にBをレーダーで探知し、同船の動静を確かめながら作業に当たるつもりで、左舷船尾甲板に移動して漁獲物の選別に取り掛かった。

23時13分半a受審人は、水無瀬灯台から186度1,750メートルの地点に達したとき、ほぼ正船首2.0海里となったBの白、白、紅、緑4灯を視認することができ、その後同船とほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近したが、漁獲物の選別に気をとられ、Bに対する動静監視を十分に行わなかったため、このことに気付かず、同船の左舷側を通過することができるよう針路を右

に転じることなく続航した。

こうして、a 受審人は、漁獲物の選別に当たりながら進行し、23時20分水無瀬灯台から215度1.5海里の地点において、Aは、原針路、原速力のまま、その船首部がBの左舷船首部に前方から10度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力1の北東風が吹き、潮候は上げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、最上層に操舵室を配した4層の船橋甲板室を船尾に設けた鋼製ばら積貨物船で、大韓民国籍の船長b1ほか同国籍の5人及びインドネシア共和国籍の三等航海士b2ほか同国籍の9人が乗り組み、空倉のまま、船首4.5メートル船尾6.5メートルの喫水をもって、同月26日06時55分大韓民国タンジン港を発し、岡山県水島港に向かった。

b2三等航海士は、越えて29日19時50分頃大分県姫島北方沖合で甲板手と共に船橋当直に就き、航行中の動力船の灯火を表示して東行を続け、23時00分僅か過ぎ水無瀬灯台から239.5度4.8海里の地点で、針路を070度に定めて自動操舵とし、10.6ノットの速力で伊予灘の推薦航路線に沿って進行した。

b2三等航海士は、23時10分水無瀬灯台から235度3.1海里の地点に達したとき、正船首3.0海里付近にAのレーダー映像を初めて探知し、23時13分半水無瀬灯台から230度2.6海里の地点に達したとき、同船がほぼ正船首2.0海里となり、その後Aとほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近する状況を認めて昼間信号灯を照射したが、同船の左舷側を通過することができるように針路を右に転じなかった。

こうして、b2三等航海士は、同じ針路及び速力のまま続航し、23

時19分僅か過ぎ衝突の危険を感じて右舵をとったものの、及ばず、Bは、船首が078度を向いたとき、10.8ノットの速力で前示のとおり衝突した。

b1船長は、b2三等航海士から報告を受けて衝突の事実を知り、直ちに昇橋して事後の措置に当たった。

衝突の結果、Aは船首部外板に凹損を、Bは左舷船首部外板に擦過傷をそれぞれ生じた。

(航法の適用)

本件は、小水無瀬島南西方沖合において、西行するAと東行するBとが衝突したもので、衝突地点付近は、海上交通安全法が適用される海域であるが、同法には本件に適用される航法規定がないので、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。

本件時、ともに動力船である両船は、互いに視野の内にあり、真向かい又はほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近したもので、両船の付近には航行の支障となる障害物や他船は存在せず、両船が互いに他の動力船の左舷側を通過することができるよう、それぞれ針路を右に転じる義務を果たすのに十分な時間的、距離的余裕があったものと認められることから、本件は、予防法第14条（行会い船の航法）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、夜間、小水無瀬島南西方沖合において、両船がほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近する際、西行中のAが動静監視不十分で、東行中のBの左舷側を通過することができるように針路を右に転じなかったことと、Bが、Aの左舷側を通過することが

できるように針路を右に転じ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、小水無瀬島南西方沖合において、漁場を移動中、船首方にBを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、Bに対す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、漁獲物の選別に気をとられ、Bに対する動静監視を十分に行わなかった職務上の過失により、同船とほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近することに気付かず、Bの左舷側を通過することができるように針路を右に転じることなく進行してB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5年2月15日

広島地方海難審判所

審判官 丸 田 稔