

令和5年広審第9号

裁 決

貨物船A漁船B漁具衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A次席一等航海士

海技免許 六級海技士（航海）

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、理事官高木省吾出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 の六級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

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4年5月20日13時12分僅か過ぎ

香川県豊島西方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

漁船B

総 ト ン 数	399トン	4.9トン
全 長	70.65メートル	
登 録 長		11.50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	735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、船橋前部中央に操舵スタンド、同スタンドにジャイロコンパス、自動操舵装置及び舵輪、その右舷側に電子海図システム及び機関遠隔操縦装置、左舷側にレーダー2台、船橋左舷後部に海図台をそれぞれ装備した船尾船橋型の鋼製貨物船で、船長a2及びa1受審人ほか2人が乗り組み、鑄物砂645トンを積載し、船首2.8メートル船尾3.9メートルの喫水をもって、令和4年5月19日11時50分名古屋港を発し、岡山県宇野港に向かった。

a1受審人は、翌20日11時20分備讃瀬戸東航路東口付近で、a2船長から引き継いで単独の船橋当直に就き、レーダー2台及び電子海図システムを作動させ、操舵スタンド後方に立った姿勢で操船に当たり、同航路に入航した。

a1受審人は、備讃瀬戸東航路中央第4号灯浮標を航過して同航路を出航したのち、豊島西方沖合を北上することとし、13時00分半僅か過ぎ鞍掛鼻灯台から143度（真方位、以下同じ。）1.12海里の地点で、針路を352度に定めて自動操舵とし、機関を全速力前進にかけ、10.4ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a1受審人は、13時08分鞍掛鼻灯台から051度1,140メートルの地点に達し、針路を009度に転じ、定針時に一見しただけ

で、前路に航行の支障となる他船を認めなかったことから、海図台に移動し、次の転針予定地点付近の状況を調べるため、海図を見ながら続航した。

針路を転じたとき、a 1 受審人は、左舷船首3度1, 140メートルのところに、Bを視認することができ、同船の掲げている鼓形形象物などから漁ろうに従事中であることが分かる状態で、その後Bの漁具と衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、次の転針予定地点付近の状況を調べることに気をとられ、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。

a 1 受審人は、Bの進路を避けずに進行し、13時12分同船を船首至近に認め、機関を中立運転としたものの、効なく、13時12分僅か過ぎ鞍掛鼻灯台から028度1.23海里の地点において、Aは、原針路、原速力のまま、その船首がBの船尾から約30メートル後方の漁具に、後方から16度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力1の東南東風が吹き、潮候はほぼ高潮時にあたり、視界は良好であった。

a 2 船長は、自室で休息中、機関音の変化に気付いて昇橋し、衝突の事実を知り、事後の措置に当たった。

また、Bは、船体中央やや前方に操舵室を配し、船尾甲板に揚網機を設け、同室中央に舵輪、その左舷側に機関操縦レバー、同室右舷側にレーダー及びGPSプロッターをそれぞれ備え、汽笛を装備した小型底びき網漁業に従事するFRP製漁船で、b 受審人が単独で乗り組み、操業の目的で、船首0.5メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、同日00時30分岡山県石島港を発し、01時00分頃豊島西方沖合の漁場に至って操業を開始した。

ところで、Bの行う底びき網漁業のえびこぎ網漁は、一そうびきの

トロール漁業で、揚網機から繰り出す直径18ミリメートル長さ約120メートル及び直径23ミリメートル長さ約40メートルの化学繊維製索、長さ6メートルの錨鎖の順に連結した引き綱2本に長さ19メートルのFRP製張竿で網口が広げられた長さ約12メートルの袖網、長さ約7メートルの袋網を順に取り付け、船尾から袋網最後部までの長さが約185メートルとなった漁具を、0.5ノットないし1.6ノットの速力で約2時間えい網して漁獲するもので、1日5回の操業を行っていた。

b受審人は、トロールにより漁ろうに従事している船舶が掲げる法定の形象物を表示し、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、豊島西方沖合で5回目のえい網を始め、舵輪後方に設置した渡し板に腰を掛けた姿勢でGPSプロッターを見ながら操船に当たり、12時23分少し前鞍掛鼻灯台から053度250メートルの地点で、針路を025度に定めて自動操舵とし、1.3ノットの速力で進行した。

b受審人は、13時08分鞍掛鼻灯台から028度1.14海里の地点に達したとき、右舷船尾19度1,140メートルのところに、Aを視認することができ、その後同船がBの漁具と衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、GPSプロッターの速力表示を見ることに気をとられ、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。

b受審人は、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ないまま続航し、Bは、原針路、原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、船首部外板に修理を要しない擦過傷を生じ、Bは、引き綱の切断、揚網機の曲損等を生じたが、のち修理された。

(航法の適用)

本件は、豊島西方沖合において、航行中のAとトロールにより漁ろうに従事しているBの漁具とが衝突したもので、衝突地点付近は、海上交通安全法の適用海域であるが、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が適用されることとなる。

両船は互いに他の船舶の視野の内にあり、Bがトロールに従事していることを示す鼓形形象物を表示して漁ろうに従事していたと認められることから、海上衝突予防法第18条第1項の各種船舶間の航法のうち、動力船と漁ろうに従事している船舶間の関係を定めた同項第3号によって律するのが相当である。

(原因及び受審人の行為)

本件漁具衝突は、豊島西方沖合において、航行中のAが、見張り不十分で、トロールにより漁ろうに従事しているBの進路を避けなかったことによって発生したが、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、豊島西方沖合において、宇野港に向けて航行する場合、周囲の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。しかるに、同人は、次の転針予定地点付近の状況を調べることに気をとられ、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、トロールにより漁ろうに従事しているBに気付かず、同船の進路を避けずそのまま進行してBの漁具との衝突を招き、A、B及び同船の漁具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六級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

b受審人は、豊島西方沖合において、トロールにより漁ろうに従事する場合、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。しかるに、同人は、GPSプロッターの速力表示を見ることに気をとられ、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、衝突のおそれがある態勢で接近するAに気付かず、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いまま進行して衝突を招き、前示の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8月30日

広島地方海難審判所

審判官　永　本　和　寿