

令和4年門審第24号

裁 決

油送船A漁船B衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A一等航海士

海技免許 四級海技士（航海）（履歴限定）

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、理事官松崎範行出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 の四級海技士（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 事件発生の年月日時刻及び場所

令和2年12月10日14時40分

山口県川尻岬北東方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 油送船A

漁船B

総 ト ン 数	7 4 6 トン	1 2 トン
全 長	7 2 . 0 0 メートル	
登 録 長		1 4 . 9 3 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	1, 9 1 2 キロワット	4 7 8 キロワット

3 事実の経過

Aは、船尾船橋型鋼製油送船で、操舵室前部中央に操舵スタンドを、同部右舷側に機関制御盤を、同部左舷側に1号レーダー、2号レーダー及び電子海図システムをそれぞれ備え、a 2船長及びa 1受審人ほか4人が乗り組み、使用済洗浄油250トンを積載し、船首3.0メートル船尾4.9メートルの喫水をもって、令和2年12月10日11時15分関門港戸畑区を発し、北海道室蘭港に向かった。

a 2船長は、船橋当直体制を、自身、a 1受審人及び二等航海士による4時間交替の単独3直制とし、船橋当直交替時、a 1受審人に対し、何か問題があるときは報告するよう指示していた。

a 1受審人は、11時45分山口県六連島北東方沖合で、前直のa 2船長と交替して単独の船橋当直に就き、1号レーダー及び電子海図システムを作動させて操船に当たり、13時50分長門川尻岬灯台（以下「川尻岬灯台」という。）から248度（真方位、以下同じ。）4.4海里の地点で、針路を053度に定めて自動操舵とし、13.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 1受審人は、14時19分川尻岬灯台から026度2.4海里の地点で、右舷船首方4.5海里のところ、レーダー及び目視により低速で北上するBを初認し、その後同船の動静を監視しながら続航した。

14時30分a 1受審人は、川尻岬灯台から039度4.7海里の

地点に至ったとき、Bが右舷船首5度2.2海里のところとなり、その頃強い尿意を催したが、少しの間船橋を無人にしても、Bに接近する前に戻ってくることができるものと思い、自室で休憩していた船長に連絡して船橋当直を一時的に交替してもらうなど、船橋当直を適切に維持せず、端艇甲板にあるトイレに向かった。

a 1 受審人は、14時35分川尻岬灯台から042度5.9海里の地点に達したとき、Bが右舷船首5度1.0海里のところとなったものの、依然トイレに入ったままだったので、同船を追い越し衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かなかった。

こうして、a 1 受審人は、船橋を無人としたまま、Bを確実に追いつき、かつ、同船から十分に遠ざかるまでその進路を避けないで進行し、14時40分川尻岬灯台から044度7.0海里の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、その船首部がBの左舷船尾部に後方から53度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力2の西風が吹き、潮候は上げ潮の初期に当たり、視界は良好であった。

a 2 船長は、自室で休憩中に衝撃を感じ、急ぎ昇橋して衝突の事実を知り、事後の措置に当たった。

また、Bは、あまだいはえ縄漁業に従事するFRP製漁船で、船体後部に操舵室を配し、同室に舵輪、機関遠隔操縦装置、レーダー、GPSプロッター及び魚群探知機をそれぞれ備え、b 受審人が単独で乗り組み、操業の目的で、船首0.3メートル船尾1.2メートルの喫水をもって、同日03時00分山口県萩港の係留地を発し、川尻岬北東方沖合の漁場に向かった。

ところで、Bが行うあまだいはえ縄漁は、長さ500メートルの合成繊維製幹縄に、釣り針が付いた長さ1.5メートルの同製枝縄を6

メートル間隔で取り付けたほか、幹繩の両端に重さ6キログラムの鉛製錘を取り付けたものを1鉢とし、6鉢ずつ並列に約1時間かけて投縄したのち、投縄開始地点に戻って約3時間かけて揚縄するものであった。

b受審人は、05時00分前示漁場に到着後、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、投縄と揚縄を繰り返しながら操業を行い、13時55分川尻岬灯台から048度6.5海里の地点で、針路を000度に定めて1.0ノットの速力とし、手動操舵によって揚縄しながら進行した。

b受審人は、右舷船首甲板でコントローラー式機関遠隔操縦装置により前進と中立を繰り返しながら機関を操作し、ラインホーラーで幹繩を巻き揚げていたところ、14時35分川尻岬灯台から044度6.9海里の地点に達したとき、左舷正横後32度1.0海里のところに、Aを視認することができ、その後同船が自船を追い越し衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、投縄時、周囲に船舶を見かけなかったため、接近す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、b受審人は、警告信号を行わず、間近に接近しても、機関を前進にかけるなど、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、原針路及び原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、船首部外板に擦過傷を生じたが、のち修理され、Bは、左舷船尾部外板に破口を伴う擦過傷を生じ、のち廃船処理され、b受審人が腰部打撲等を負った。

(航法の適用)

本件は、川尻岬北東方沖合において、ともに北上中のAとBとが衝突

したもので、衝突地点付近の海域には港則法及び海上交通安全法の適用がないので、一般法である海上衝突予防法が適用される。

本件時、両船は、互いに視野の内にある状況下、AがBを追い越す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が存在せず、Aが避航義務を、Bが針路及び速力の保持、警告信号及び協力動作履行の各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、海上衝突予防法第13条の追越し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、川尻岬北東方沖合において、北上中のBを追い越すAが、船橋当直の維持が不適切で、Bを確実に追い越し、かつ、同船から十分に遠ざかるまでそ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、川尻岬北東方沖合において、室蘭港に向けて北上中、強い尿意を催した場合、単独で船橋当直に就いていたのだから、船橋を無人とすることのないよう、自室で休憩していた船長に連絡して船橋当直を一時的に交替してもらうなど、船橋当直を適切に維持すべき注意義務があった。しかるに、同人は、少しの間船橋を無人にしても、Bに接近する前に戻ることができるものと思い、船橋当直を適切に維持しなかった職務上の過失により、端艇甲板にあるトイレに入り、自船がBを追い越し衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、同船を確実に追い越し、かつ、同船から十分に遠ざかるまでその進路を避けることなく進行して衝突を招き、A及びB両船にそれぞれ損傷を生じさせたうえ、Bを廃船とさせ、b受審人を負傷させるに至った。

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四級海技士（航海）の業務を 1 か月停止する。

b 受審人は、川尻岬北東方沖合において、揚縄しながら北上する場合、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、投縄時、周囲に船舶を見かけなかったため、接近す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、A が自船を追い越し衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、警告信号を行うことも、衝突を避けるための協力動作をとることもなく進行して衝突を招き、A 及び B 両船にそれぞれ損傷を生じさせ、B を廃船とさせ、自らも負傷するに至った。

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 1 月 1 2 日

門司地方海難審判所

審判官 山 本 哲 也