

令和4年門審第39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、理事官甲斐繁利出席のうえ審理し、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 事件発生の年月日時刻及び場所

令和4年1月21日05時57分

山口県宇部港南方沖合

2 船舶の要目

船 種	船 名	漁船A	貨物船B
総 ト ン 数	4.9トン		1,757トン
全 長	13.50メートル		78.07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			1,080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、小型機船底びき網漁業に従事する汽笛の装備のないFRP製漁船で、船体ほぼ中央に操舵室を配し、同室前部にGPSプロッター、レーダー及び魚群探知機を、同室後部左舷外側に遠隔操舵装置及び機関遠隔操縦レバーをそれぞれ備え、a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、令和4年1月21日05時00分宇部港を発し、同港南方沖合の漁場に向かった。

ところで、a受審人は、平成28年12月に小型船舶操縦士の免許を取得し、令和3年12月11日で有効期間を満了した後、同免許の更新手続を行っていなかった。

a受審人は、航行中の動力船であることを示す法定灯火を表示し、0.75海里レンジでコースアップ表示としたレーダー及びGPSプロッターをそれぞれ作動させ、操舵室中央のかさ上げされた床に座った姿勢で操縦に当たり、05時16分半少し前本山灯標から332度（真方位、以下同じ。）3.0海里の地点で、針路を158度に定めて自動操舵とし、7.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

05時52分a受審人は、本山灯標から172度1.2海里の地点に達したとき、左舷船首32度1.2海里のところに、Bが表示する白、白、緑3灯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のまま接近する状況であったが、左舷方から接近する他船があっても自船を避けてくれるものと思い、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受審人は、Bに対して警告信号を行うことも、間近に

接近しても、衝突を避けるための協力動作をとることもなく続航し、05時57分本山灯標から168度1.8海里の地点において、Aは、原針路及び原速力で、その船首部がBの右舷船首部に前方から56度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力1の北北西風が吹き、潮候は上げ潮の初期に当たり、視界は良好であった。

また、Bは、船尾船橋型鋼製貨物船で、操舵室前部中央に操舵スタンドを、同スタンドの右舷側に2号レーダー及び主機遠隔操縦装置を、左舷側に1号レーダーをそれぞれ備え、中華人民共和国籍の船長b1及び一等航海士b2ほか同国籍の船員11人が乗り組み、スクラップ約1,200トンを積載し、船首3.3メートル船尾4.4メートルの喫水をもって、同月17日17時30分宮城県石巻港を発し、明石海峡及び関門海峡を経由する予定で、大韓民国浦項港に向かった。

b1船長は、船橋当直を00時10分から04時10分及び12時10分から16時10分までを二等航海士、04時10分から08時10分及び16時10分から20時10分までをb2一等航海士、08時10分から12時10分及び20時10分から00時10分までを自身に割り振り、いずれの当直にも甲板員を配して2人で当たる4時間交替3直制としていた。

b2一等航海士は、越えて21日04時00分頃大分県姫島北西方沖合で、昇橋して二等航海士から引き継いで甲板員と2人で船橋当直に就き、航行中の動力船であることを示す法定灯火を表示し、1号及び2号レーダーを作動させて周防灘を西行し、05時44分本山灯標から133度3.2海里の地点で、針路を282度に定め、9.4ノットの速力で、手動操舵により進行した。

b2一等航海士は、05時48分本山灯標から139度2.7海里

の地点に至り、右舷船首方2.2海里のところに、Aが表示する白、紅2灯を初認して続航した。

05時52分b2一等航海士は、本山灯標から149度2.2海里の地点に達したとき、Aが右舷船首24度1.2海里のところとなり、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のまま接近していることを認めたが、Aの進路を避けないで進行し、Bは、原針路及び原速力で、前示のとおり衝突した。

b1船長は、自室で休息していたところ、当直中の甲板員に呼ばれて昇橋し、衝突したことを知って事後の措置に当たった。

衝突の結果、Aは、船首部に圧壊を生じたが、後に修理され、Bは、右舷船首部に擦過傷を生じた。

#### (航法の適用)

本件は、夜間、宇部港南方沖合において、南下するAと西行するBとが衝突したもので、衝突地点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でき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。

本件時、両船は、航行中の動力船の灯火を表示して互いに視野の内にあり、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したこと及び衝突のおそれがある態勢になってから衝突に至るまでの間に、それぞれに要求される動作をとるのに必要な時間的、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15条を適用して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、夜間、宇部港南方沖合において、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Bが、前路を左方に横切るA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A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 受審人は、夜間、宇部港南方沖合において、漁場に向けて南下する場合、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。ところが、同人は、左舷方から接近する他船があっても自船を避けてくれるものと思い、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢のまま接近するBに気付かず、警告信号を行うことも、間近に接近しても、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、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29日

門司地方海難審判所

審判官 上 田 容 之