

令和5年門審第13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9月8日02時54分半少し前
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		4.92トン	1,119トン
全 長		13.80メートル	68.95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、船体ほぼ中央に操舵室を配し、同室前部にGPSプロッター、同室後部左舷側に機関操縦レバー、同室後壁左舷外側に舵及び機関の各遠隔操縦装置を備えた小型機船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0.5メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、令和4年9月7日16時00分故障中の汽笛を修理しないまま宇部港を発し、同港南方沖合6海里の漁場に向かった。

a受審人は、17時30分目的の漁場に到着して操業を始め、翌8日02時00分操業を終えて帰航することとし、航行中の動力船の法定灯火を表示してGPSプロッターを作動させ、02時17分少し前本山灯標から194度（真方位、以下同じ。）3.5海里の地点を発進し、すぐに針路を356度に定めて自動操舵とし、4.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a受審人は、針路を定めたときに周囲を一見して航行の支障となる他船を認めなかったため、船尾甲板で右舷方を向いて作業台の左舷側に立ち、漁獲物の選別作業を始めた。

02時48分半a受審人は、本山灯標から218.5度1.6海里の地点に達したとき、左舷船首66度1,820メートルのところに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、漁獲物の選別作業に気をとられ、見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かず、Bに対して警告信号を行わず、間近に接近しても衝突を避けるための協力動作をとることもなく続航した。

こうして、a受審人は、右舷方を向いたまま漁獲物の選別作業を続

けていたところ、02時54分少し過ぎ左舷方から波切り音が聞こえて振り向き、左舷船首至近に迫ったBを認めて衝突の危険を感じ、機関を全速力後進にかけたものの、及ばず、02時54分半少し前本山灯標から230度1.3海里の地点において、Aは、原針路のまま、速力が2.0ノットとなったとき、その左舷船首部にBの船首が前方から89度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の北風が吹き、潮候は上げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、操舵室前部中央に操舵スタンド、左舷側にレーダー2台、右舷側に機関遠隔操作盤及びGPSプロッターをそれぞれ備えた船尾船橋型鋼製貨物船で、大韓民国籍の船長b1及び二等航海士b2ほか2人、インドネシア共和国籍1人及びミャンマー連邦共和国籍5人の各船員が乗り組み、空倉のまま、船首1.8メートル船尾3.6メートルの喫水をもって、同月3日11時00分大韓民国馬山港を発し、台風避泊のため、11時45分鎮海湾で錨泊した後、越えて7日08時00分抜錨し、山口県徳山下松港に向かった。

b1船長は、船橋当直を00時から04時及び12時から16時までをb2二等航海士に、04時から08時及び16時から20時までを一等航海士に、08時から12時及び20時から24時までを自らに割り振り、いずれの当直にも甲板員1人を配して2人で当たる3直制として対馬海峡を東行した。

b2二等航海士は、平素、船橋当直の交替を1時間前に行うことから、23時00分関門海峡西口付近の山口県六連島北方沖合で昇橋し、船長から引き継いで相直の甲板員と2人で同当直に就き、航行中の動力船の法定灯火を表示してレーダー2台及びGPSプロッターを作動させ、翌8日01時20分関門橋を通過し、02時47分少し過ぎ本

山灯標から246度2.3海里の地点で、針路を087度に定めて自動操舵とし、8.9ノットの速力で進行した。

b2二等航海士は、左舷前方に多数の小型漁船が航行しているのを認めて監視に当たり、02時48分半本山灯標から244.5度2.1海里の地点に達したとき、右舷船首23度1,820メートルのところにAが表示する白、紅2灯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、見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かず、02時50分相直の甲板員を降橋させ、操舵スタンドの後方に立って小型漁船の監視を続けた。

こうして、b2二等航海士は、Aの進路を避けずに続航し、Bは、原針路及び原速力のまま、前示のとおり衝突した。

b1船長は、自室で休息中、b2二等航海士から連絡を受けて昇橋し、海上保安部からのVHF無線電話により衝突したことを知らされ、事後の措置に当たった。

衝突の結果、Aは、左舷船首部外板に亀裂等を生じたが、のち修理され、Bは、船首部外板に擦過傷を生じた。

(航法の適用)

本件は、夜間、海上交通安全法が適用される宇部港南方沖合において、北上するAと東行するBとが衝突したもので、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。

事実の経過で示したとおり、両船は、航行中の動力船の法定灯火を表示して互いに視野の内にあり、互いに進路を横切る態勢で接近して衝突に至ったもので、衝突のおそれが生じたのち、両船ともに、そのままの針路及び速力で進行することが予想でき、行動の自由を制限されておら

ず、衝突を避けるための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、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、東行するBが、見張り不十分で、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、北上する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つ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、同港に向けて北上する場合、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。ところが、同人は、漁獲物の選別作業に気をとられ、見張りを十分に行わなかつた職務上の過失により、B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10月19日

門司地方海難審判所

審判官 管 啓 二