

令和5年門審第17号

裁 決

漁船Aモーターボート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

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、理事官高橋寿則出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の小型船舶操縦士の業務を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4年1月27日14時00分

山口県野島南方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船A

モーターボートB

総トン数	4.8トン	1.7トン
登録長	11.32メートル	6.27メートル
機関の種類	ディーゼル機関	電気点火機関
出力	48キロワット	66キロワット

3 事実の経過

Aは、船体ほぼ中央部に操舵室を配し、同室内にGPSプロッター及びレーダーを装備し、船尾甲板にロープリール1台が設置され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0.2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27日12時30分山口県三田尻中関港を発し、野島南方沖合の漁場に向かった。

a受審人は、立った姿勢で操縦に当たり、GPSプロッターを作動させ、レーダーを休止したまま平素の速力で三田尻中関港南方沖合を南下し、程なく右舷船首方から南西寄りの風浪による波しぶきを受けようになったことから減速することとし、12時57分周防野島灯台から314度（真方位、以下同じ。）4.0海里の地点で、針路を142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。

針路を定めた直後、a受審人は、操舵室から船尾甲板に移動して操業の準備作業を行うこととし、ロープリールに巻かれた漁網を繰り出し、同甲板上に広げて点検を行っていたところ、長さ約1メートル幅約50センチメートルの範囲に損傷を認め、船尾甲板に膝をついた姿勢で左舷側を向いて、漁網の修理を始めた。

13時55分a受審人は、周防野島灯台から241度1,000メートルの地点に達したとき、正船首620メートルのところにBを視認することができ、同船が錨泊中であることを示す黒色球形形象物を

表示していなかったものの、船首を南西方に向けて移動しない様子から錨泊中であることが分かり、その後Bに向首して衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、漁網の修理に気を奪われ、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。

こうして、a受審人は、Bを避けることなく続航し、14時00分周防野島灯台から207度1,100メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力で、その船首部がBの右舷船首部に後方から83度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の南西風が吹き、潮候は上げ潮の末期に当たり、視界は良好であった。

また、Bは、船体中央やや船尾寄りに操縦区画を配し、魚群探知機兼GPSプロッターを装備し、有効な音響による信号を行うことができる手段として笛を備えたFRP製モーターボートで、b受審人が1人で乗り組み、釣りの目的で、船首0.2メートル船尾0.8メートルの喫水をもって、同日07時00分三田尻中関港を発し、野島南方沖合の釣り場に向かった。

b受審人は、07時40分釣り場に到着して釣りを開始し、移動を繰り返して釣りを行ったものの、釣果が得られなかったことから、11時00分前示衝突地点付近で水深約40メートルの海底に、直径12ミリメートル長さ約100メートルの合成繊維製錨索と長さ約2メートルの鋼製索を連結した錨索に重さ約10 kilogramsのステンレス製四爪錨を船首から投下し、同索を船首端のフェアリーダーを介し約50メートル伸出させて船首部のクリートに係止し、黒色球形形象物を表示せずに、機関を停止して、船首を南西方に向けて錨泊を開始した。

b受審人は、船尾甲板で右舷側に釣り竿を出して釣りを再開し、

1 3時53分半右舷正横方から接近してくるAを初めて視認した。

1 3時55分b受審人は、衝突地点で、船首が225度を向いていたとき、Aが右舷船尾83度620メートルのところとなり、その後同船が自船に向首して衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、航行中の他船が錨泊中の自船を避けるものと思い、Aに対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かず、注意喚起信号を行うことも、更に接近しても衝突を避けるための措置をとることもなく錨泊を続けた。

こうして、b受審人は、14時00分少し前右舷船首至近に迫ったAを認め、急ぎ錨索を緩めたものの間に合わず、Bは、船首が225度を向いたまま、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、Bは右舷船首部外板に破口を生じたが、後に修理された。

(航法の適用)

本件は、野島南方沖合において、航行中のAと錨泊中のBとが衝突したものであり、衝突地点付近の海域には特別法である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こととなる。

海上衝突予防法には航行中の船舶と錨泊中の船舶との関係についての航法規定がないことから、同法第38条及び第39条の船員の常務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、野島南方沖合において、航行中のAが、見張り不十分で、錨泊中のBを避けなかったことによって発生したが、Bが、動静監視不

十分で、注意喚起信号を行わず、衝突を避けるための措置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、野島南方沖合において、漁場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、漁網の修理に気を奪われ、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、前路で錨泊中のBに気付かず、同船を避けることなく進行してBとの衝突を招き、A及びB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2号を適用して同人の小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

b 受審人は、野島南方沖合において、釣りをを行いながら錨泊中、自船に接近するAを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同船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、航行中の他船が錨泊中の自船を避けるものと思い、A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、同船が自船に向首して衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、注意喚起信号を行うことも、衝突を避けるための措置をとることもなく錨泊を続けてAとの衝突を招き、A及びBにそれぞれ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12月5日

門司地方海難審判所

審判官 山 岸 雅 仁