

令和3年長審第16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、理事官神崎和徳出席のうえ審理し、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2年6月5日04時50分半

長崎県宇久島東方沖合

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		1,887トン
全 長			84.36メートル
登 録 長	11.78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 1,471キロワット

漁船法馬力数 90

3 事実の経過

(1) Aの構造及び設備

Aは、一本釣り漁業に従事する汽笛を装備したFRP製漁船で、船体中央やや後方に操舵室を配し、同室前部中央に舵輪、舵輪前方の棚に左舷側からGPSプロッター、磁気コンパス、魚群探知機、レーダー、自動操舵装置及び機関遠隔操縦装置がそれぞれ備えられていた。

(2) Bの構造及び設備

Bは、船首端から船橋前面までの距離が62.2メートルで1番ないし3番の船倉を有する船尾船橋型の鋼製貨物船で、各船倉間の甲板上に門型デリックを設け、操舵室前部中央に操舵スタンド、左舷側にレーダー、右舷側に機関コンソールスタンド、同室前面の中央にレピーターコンパス、左舷側に電子海図システム2台がそれぞれ備えられていた。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人が1人で乗り組み、操業の目的で、船首0.4メートル船尾1.2メートルの喫水をもって、令和2年6月5日04時00分長崎県平漁港を発し、宇久島東方沖合の漁場に向かった。

a受審人は、航行中の動力船の法定灯火を表示し、04時25分頃宇久島東方沖合約4海里の地点に至り、霧のため視程が約500メートルに狭められて視界制限状態となったことを認めたものの、霧中信号を行うことなく、レーダーをヘッドアップ表示で0.5海里レンジとし、船首方約0.8海里までを表示できるようにオフセンターとして作動させ、同沖合を東行した。

a 受審人は、前示漁場に到着して操業を始めることとし、04時40分半古志岐島灯台から107度（真方位、以下同じ。）4.83海里の地点で、針路を075度に定めて自動操舵とし、レーダー画面を一見した後、操舵室を出て右舷船尾に移動し、5.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 受審人は、04時43分僅か過ぎ古志岐島灯台から105.5度5.01海里の地点に達したとき、左舷船首63度1.5海里のところ、Bのレーダー映像を探知することができ、その後同船と著しく接近することを避けることができない状況となったが、平素、早朝の時間帯に操業海域を南北に航行する他船を見掛けたことがなかったことから、航行の支障となる他船はいないものと思い、レーダーによる見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かず、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて停止することなく続航した。

こうして、Aは、04時50分半古志岐島灯台から102.5度5.55海里の地点において、原針路及び原速力で、その左舷中央部にBの船首が前方から87度の角度で衝突した。

当時、天候は霧で風はほとんどなく、潮候は上げ潮の中央期に当たり、日出時刻は05時13分、視程は約500メートルで、九州西方海上には海上濃霧警報が発表されていた。

また、Bは、大韓民国籍の船長b1及び一等航海士b2ほか同国籍の船員3人並びにインドネシア共和国籍の船員13人が乗り組み、フィリピン共和国籍等の旅客5人を乗せ、漁業用の餌94.4トン積載し、漁獲物の積込みの目的で、船首1.95メートル船尾4.35メートルの喫水をもって、同月4日18時05分大韓民国釜山港を発し、南太平洋の漁場に向かった。

b 2 一等航海士は、翌 5 日 0 3 時 3 0 分宇久島北東方沖合を南下中に昇橋し、二等航海士と引継ぎを行った後に操舵手と 2 人で船橋当直に就き、航行中の動力船の法定灯火を表示し、レーダーを 6 海里レンジとして作動させ、0 3 時 5 0 分古志岐島灯台から 0 1 8 度 9 . 9 8 海里の地点で、針路を 1 6 8 度に定めて自動操舵とし、1 0 . 8 ノットの速力で進行した。

b 2 一等航海士は、0 4 時 3 0 分頃操舵手が所用のため降橋したことから、単独で船橋当直に当たるようになり、0 4 時 4 0 分頃宇久島東方沖合を続航中、霧のため視程が約 5 0 0 メートルに狭められ、視界制限状態となったことを認めたものの、霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもなく進行した。

b 2 一等航海士は、0 4 時 4 3 分僅か過ぎ古志岐島灯台から 0 8 8 . 5 度 5 . 1 4 海里の地点に達したとき、右舷船首 2 4 度 1 . 5 海里のところ、A のレーダー映像を探知することができ、その後同船と著しく接近することを避けることができない状況となったものの、レーダーによる見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かず、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて停止することなく続航した。

こうして、b 2 一等航海士は、0 4 時 5 0 分半僅か前右舷船首至近に A の白 1 灯を認め、左舵一杯としたものの、効なく、B は、原針路及び原速力で、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、A は、左舷中央部外板に破口等を生じたものの、のち修理され、B は、船首外板に擦過傷を生じた。

(航法の適用)

本件は、日出前の薄明時、霧のため視界制限状態となった宇久島東方

沖合において、東行中のAと南下中のBとが衝突したもので、衝突地点付近の海域には特別法の適用がないので、一般法である海上衝突予防法（以下「予防法」という。）が適用される。

本件当時、両船は互いに他の船舶の視野の内になかったことから、予防法第19条の視界制限状態における船舶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、日出前の薄明時、霧のため視界制限状態となった宇久島東方沖合において、東行するAが、霧中信号を行わず、レーダーによる見張り不十分で、Bと著しく接近することを避けることができない状況となった際、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて停止しなかったことと、南下するBが、霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもせず、レーダーによる見張り不十分で、Aと著しく接近することを避けることができない状況となった際、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて停止しなかったこととによって発生したものである。

a 受審人は、日出前の薄明時、霧のため視界制限状態となった宇久島東方沖合において、東行する場合、接近する他船のレーダー映像を見落とすことのないよう、レーダーによる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、平素、早朝の時間帯に操業海域を南北に航行する他船を見掛けたことがなかったことから、航行の支障となる他船はいないものと思い、レーダーによる見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、南下中のBに気付かず、同船と著しく接近することを避けることができない状況となったとき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて停止しないまま進行して衝

突を招き、A及びB両船それぞれ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3月23日

長崎地方海難審判所

審判官 植 松 正