

令和6年函審第5号

裁 決

漁船A漁船B衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 一級海技士（航海）

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、理事官高木省吾出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人bの小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

受審人aを戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の日時時刻及び場所

令和5年9月16日16時13分少し過ぎ

北海道様似港南方沖合

2 船舶の要目

| | | | |
|-------|----|------------|-----------|
| 船種 | 船名 | 漁船A | 漁船B |
| 総トン数 | | 262トン | 4.90トン |
| 全長 | | 45.62メートル | |
| 登録長 | | | 11.11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 | | 1,330キロワット | 341キロワット |

3 事実の経過

Aは、船体中央やや船首寄りに船橋を有し、令和4年3月に進水したX所属の鋼製漁船で、船橋の操舵室中央に舵輪、その左舷側に機関コンソール、同右舷側にレーダー2台及びGPSプロッターを備え、a受審人ほか13人が乗り組み、調査員8人を乗せ、水産資源調査の目的で、船首2.2メートル船尾3.8メートルの喫水をもって、令和5年9月12日09時50分北海道函館港を発し、北海道襟裳岬北東方沖合の調査予定海域に向かった。

ところで、Aの操縦性能は、海上公試運転成績書によれば、船首2.15メートル船尾3.66メートルの喫水のと看、前後進試験において、前進速力14.23ノット（対地速力、以下同じ。）の状態、後進発令から船体停止までに要した時間及び停止までの航走距離が51.3秒及び208メートル、左及び右旋回試験において、前進速力14.00ノットの状態から舵角35度とした際の各最大縦距が111メートル及び109メートル、各最大横距が共に73メートル、左及び右90度回頭に要する各時間が20.4秒及び19.8秒であった。

a受審人は、翌13日00時45分前示の調査予定海域に到着して各種の水産資源調査を始め、移動しながらそれらの調査を行い、越えて16日12時50分同調査を終えて帰途に就いた。

a 受審人は、14時00分昇橋して落水者救助訓練を行ったのち、15時00分二等航海士から引き継いで船橋当直に就き、1号レーダーを3海里レンジで前方約5海里、2号レーダーを1.5海里レンジで前方約2.5海里まで表示するオフセンターにそれぞれ設定し、共にノースアップ表示として作動させ、レンジを適宜変更しながら様似港南方沖合を西行し、15時30分昇橋した甲板員を見張りに就け、15時53分左舷前方5.1海里のところに、B及びほか5隻の漁船の映像をレーダー及び目視で初めて認めた。

a 受審人は、B及び前示の各漁船と針路が交差することになる状況を認め、16時00分鵜苫港南防波堤灯台（以下「鵜苫南灯台」という。）から178度（真方位、以下同じ。）7.8海里の地点で、針路を292度に定めて自動操舵とし、10.8ノットの速力で進行し、B及び各漁船に対して1号レーダーで自動衝突予防援助装置を用いた動静監視を行った。

a 受審人は、16時08分手動操舵に切り替え、16時10分僅か過ぎ鵜苫南灯台から191度7.2海里の地点に達したとき、Bが左舷船首38度1,460メートルのところとなり、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で接近する状況を認め、Bに自船の進路を避ける様子がなかったが、自船が保持船の立場なので、いずれBが自船の進路を避けるものと思い、警告信号を行わず、間近に接近しても、速やかに行きあしを止めるなど、衝突を避けるための協力動作をとらなかった。

こうして、a 受審人は、16時12分半少し前汽笛を吹鳴し、16時13分僅か過ぎ汽笛を連続して吹鳴するとともに右舵一杯としたものの、及ばず、16時13分少し過ぎ鵜苫南灯台から195度7.1海里の地点において、Aは、船首が349度を向き、8.8

ノットの速力となったとき、その左舷中央部にBの右舷船首部が、後方から40度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力1の南西風が吹き、潮候はほぼ高潮時にあたり、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舵室を配し、8台の自動いか釣り機を装備する、いか釣り漁業に従事するFRP製漁船で、同室中央に舵輪、その左舷側に機関遠隔操縦レバー、GPSプロッター及び魚群探知機、同右舷側にレーダーを備え、b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1.0メートルの喫水をもって、同日05時00分様似港を発し、同港南方沖合の漁場に向かった。

b受審人は、06時15分漁場に到着して操業を行ったのちに帰航を開始し、15時45分鵜苫南灯台から201度11.4海里の地点で、針路を029度に定めて自動操舵とし、9.3ノットの速力で進行した。

b受審人は、レーダーをノースアップ表示の3海里レンジとして作動させて様似港南方沖合を北上中、漁具の補修作業を行うことを思い立ち、16時00分鵜苫南灯台から198度9.1海里の地点に至り、右舷前方3.3海里のところAを目視で認め、同船とまだ距離があり、Aのほかには自船の航行に影響するような船舶を認めなかったことから、しばらくの間は漁具の補修作業を行っていても差し支えないと考え、船尾甲板に移動して同作業を始めた。

b受審人は、16時10分僅か過ぎ鵜苫南灯台から196度7.6海里の地点に達したとき、Aが右舷船首45度1,460メートルのところとなり、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で接近する状況であったが、漁具の補修作業に気をとられ、Aに

対する動静監視を十分に行わなかったもので、この状況に気付かなかった。

こうして、b受審人は、Aの進路を避けないまま続航し、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擦過傷を生じ、Bは右舷船首部外板に亀裂を伴う凹損等を生じたが、のちに修理された。

(航法の適用)

本件は、様似港南方沖合において、西行中のAと北上中のBとが衝突したもので、衝突地点は特別法である港則法及び海上交通安全法が適用される海域ではないことから、一般法である海上衝突予防法が適用される。

両船は、互いに他の船舶の視野の内にある動力船で、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あり、衝突のおそれがある見合い関係が生じたのち、共に、そのままの針路、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、また、定型的航法が適用された場合に、それぞれに要求される動作をとる十分な時間的及び距離的余裕があった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、様似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、北上するBが、動静監視不十分で、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、西行するAが、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。

b 受審人は、様似港南方沖合において、同港に向けて帰航中、前路を左方に横切る態勢の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、漁具の補修作業に気をとられ、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、同船と衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、Aの進路を避けないまま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。

a 受審人は、様似港南方沖合において、函館港に向けて帰航中、前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近するBを認め、同船に自船の進路を避ける様子がなかった場合、速やかに行きあしを止めるなど、衝突を避けるための協力動作をとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、自船が保持船の立場なので、いずれBが自船の進路を避けるものと思い、衝突を避けるための協力動作を十分にとらなかった職務上の過失により、Bとの衝突を招き、A及びB両船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6年9月25日

函館地方海難審判所

審判官 米 倉 毅