

令和6年広審第8号

裁 決

遊漁船A漁船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

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、理事官岸尾光一出席のうえ審理し、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 of 年月日時刻及び場所

令和5年11月3日06時11分

境港

2 船舶の要目

船 種 船 名 遊漁船A

漁船B

総 ト ン 数	7.9 トン	4.4 トン
登 録 長	14.92 メートル	11.47 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	422 キロワット	169 キロワット

3 事実の経過

Aは、船体中央部に操舵室を配し、同室前部中央に舵輪、その前方に左舷側からGPSプロッター、魚群探知機、レーダーを、舵輪右舷側に機関遠隔操縦装置をそれぞれ備えたFRP製遊漁船で、a受審人ほか1人が乗り組み、釣り客8人を乗せ、遊漁の目的で、船首0.4メートル船尾1.0メートルの喫水をもって、令和5年11月3日06時00分境港を発し、島根県地蔵埼東方沖合の釣り場に向かった。

a受審人は、航行中の動力船の法定灯火を表示して、3海里レンジとしたGPSプロッター及び1.5海里レンジとしたレーダーをそれぞれ作動させ、舵輪後方の椅子に腰を掛けて操船に当たり、06時07分僅か前境港第2防波堤北灯台（以下「防波堤北灯台」という。）から336度（真方位、以下同じ。）110メートルの地点で、針路を地蔵埼南方沖合に向く080度に定め、17.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、右舷船首方の不規則な動きをするプレジャーボートの白1灯を見ながら手動操舵によって進行した。

a受審人は、06時09分防波堤北灯台から074度1,050メートルの地点に達したとき、左舷船首25度730メートルのところに、Bが表示する白1灯を視認し得る状況となり、その後同船を追い越し、衝突のおそれがある態勢で接近したが、右舷船首方の他船を見ることに気をとられ、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を確実に追い越し、かつ、同船から十分に遠ざかるまでその進路を避けることなく続航した。

こうして、a 受審人は、B に気付かないまま進行し、06 時 11 分防波堤北灯台から 077 度 1.14 海里の地点において、A は、原針路及び原速力のまま、その船首が B の右舷船首部に後方から 38 度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力 1 の西風が吹き、潮候は下げ潮の初期にあたり、視界は良好で、日出時刻は 06 時 30 分であった。

また、B は、船体中央部に操舵室を配し、操舵室前部中央に舵輪、舵輪前方に左舷側からレーダー、機関遠隔操縦装置、魚群探知機、GPS プロッターをそれぞれ装備し、一本釣り漁業に従事する、汽笛を備えた FRP 製漁船で、b 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 0.9 メートルの喫水をもって、同日 06 時 00 分境港を発し、島根県美保関港南東方沖合の漁場に向かった。

b 受審人は、航行中の動力船の法定灯火を表示し、レーダー及び GPS プロッターを作動させて、船尾甲板に立って遠隔操縦装置によって操船に当たり、境港東部を陸岸沿いに東行したのち、06 時 08 分僅か過ぎ防波堤北灯台から 059.5 度 1,650 メートルの地点で、針路を前示漁場に向く 118 度に定めて自動操舵とし、8.0 ノットの速力で進行した。

b 受審人は、定針したとき、周囲を一見して航行に支障となる他船がいなかったので、漁具の準備を始め、06 時 09 分防波堤北灯台から 066.5 度 1,780 メートルの地点に達したとき、右舷船尾 63 度 730 メートルのところに、A が表示する白、紅 2 灯を視認し得る状況となり、その後同船が自船を追い越し、衝突のおそれがある態勢で接近したが、漁具の準備をすることに気をとられ、見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かないまま続航した。

こうして、b 受審人は、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、Bは、原針路及び原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、船首外板に亀裂を伴う擦過傷を、Bは、右舷船首部外板に破口及びデリックブームに曲損等をそれぞれ生じ、のちいずれも修理された。

（航法の適用）

本件は、夜間、港則法が適用される境港において、ともに東行中のAと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、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、AがBの右舷正横後22度30分を超える後方の位置から同船を追い越す態勢で接近したもので、両船はともにそのままの針路、速力で進行することが予測でき、行動の自由を制限されておらず、Aが避航義務を、Bが針路及び速力の保持、警告信号及び協力動作履行の各義務を果たすのに十分な時間的、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13条の追越し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、境港において、A及びBがともに東行中、Bを追い越すAが、見張り不十分で、Bを確実に追い越し、かつ、同船から十分に遠ざかるまでその進路を避けなかったことによって発生したが、B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、境港において、釣り場に向けて東行する場合、前

路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。しかし、同人は、右舷船首方の他船を見ることに気をとられ、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、自船が追い越し衝突のおそれがある態勢で接近するBに気付かず、同船を確実に追い越し、かつ、Bから十分に遠ざかるまでその進路を避けることなく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、夜間、境港において、漁場に向けて東行する場合、後方から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。しかし、同人は、漁具の準備をすることに気をとられ、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、自船を追い越し衝突のおそれがある態勢で接近するA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8月21日

広島地方海難審判所

審判官 岩 崎 欣 吾