

令和5年門審第22号

裁 決

貨物船A漁船B衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（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4年9月3日08時28分半僅か前

関門港西山区

2 船舶の要目

船種	船名	貨物船A	漁船B
総トン数		499トン	4.0トン
全長		74.82メートル	
登録長			10.58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		1,323キロワット	279キロワット

3 事実の経過

Aは、操舵室前部中央に操舵スタンド、同スタンド左舷側に1号レーダー、2号レーダー、電子海図システム及びAISを備え、同室天井左舷前部に撮影した映像を録画することのできるカメラ（以下「記録カメラ」という。）を設置した船尾船橋型鋼製貨物船で、a受審人ほか4人が乗り組み、鋼材約1,600トンを積載し、船首3.6メートル船尾4.8メートルの喫水をもって、令和4年9月3日00時35分大分港を発し、関門港西山区で時間調整のため漂泊した後、同港若松区に向けて発進した。

a受審人は、操舵スタンド後方に立った姿勢で操船に当たり、ノースアップ表示1.5海里レンジとした1号レーダー、同表示3海里レンジとした2号レーダー及び電子海図システムをそれぞれ作動させ、08時26分下関福浦防波堤灯台（以下「福浦防波堤灯台」という。）から327度（真方位、以下同じ。）1,830メートルの地点で、針路を274度に定め、2.8ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により進行した。

a受審人は、定針したとき、右舷船首方に関門港西山区を南下するBを初めて視認し、08時26分半僅か前福浦防波堤灯台から326度1.00海里の地点に達したとき、同船が右舷船首35度760メートルのところとなり、その大きさから外見でBが港則法に定める汽

艇等に該当する船舶であることが分かり、その後同船が衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、関門航路を航行する船舶の動向を把握することに気をとられ、Bに対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

a 受審人は、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らずに続航し、08時28分半少し前右舷船首至近に迫ったBを認め、機関を後進に掛けたものの、効なく、08時28分半僅か前福浦防波堤灯台から322度1.06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の左舷船首部に前方から45度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力2の東風が吹き、潮候はほぼ低潮時に当たり、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舵室を配し、同室前部右舷寄りに舵輪、その前面にレーダー、GPSプロッター及び魚群探知機をそれぞれ備えたFRP製漁船で、b受審人ほか1人が乗り組み、たい一本釣り漁の目的で、船首0.3メートル船尾1.2メートルの喫水をもって、同日06時00分関門港小倉区を発し、同港若松第5区の漁場で操業を行った後、移動しながら操業を続け、08時20分関門港西山区の漁場を発進し、同港門司区の漁場に向かった。

b受審人は、舵輪後方の椅子に腰を掛けた姿勢で操縦に当たり、ノースアップ表示0.75海里レンジとしたレーダー及び約4海里四方の範囲を表示したGPSプロッターをそれぞれ作動させ、関門港西山区を南下し、08時26分半僅か前福浦防波堤灯台から321度1.39海里の地点で、針路を139度に定めて自動操舵とし、10.0ノットの速力で進行した。

定針したとき、b受審人は、左舷船首10度760メートルのどこ

ろにAを視認することができ、その大きさから外見で同船が港則法に定める汽艇等以外に該当する船舶であることが分かり、その後同船が衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、GPSプロッターで次の漁場を確認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かった。

b受審人は、Aの進路を避けることなく続航し、08時28分少し前船首至近に迫った同船を初めて認め、右舵をとったものの、効なく、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は球状船首に凹損を生じ、Bは左舷船首部外板に破口を生じて後に廃船処理された。

(航法の適用)

本件は、港則法が適用される関門港西山区において、互いに視野の内にあるAとBとが衝突したものであり、適用航法について検討する。

Aは、総トン数499トンの貨物船で外見から容易に汽艇等以外の船舶と認めることができ、他方、Bは、総トン数4トンの漁船で外見から容易に港則法第3条第1項に規定する汽艇等と認めることができる。

したがって、本件は、港則法第18条第1項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、関門港西山区において、汽艇等であるBが、見張り不十分で、汽艇等以外の船舶であるAの進路を避けなかったことによって発生したが、Aが、動静監視不十分で、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。

b受審人は、関門港西山区において、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、GPSプロッターで次の漁場を確認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、衝突のおそれがある態勢で接近するAに気付かず、汽艇等以外の船舶である同船の進路を避けることなく進行して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、関門港西山区において、接近する汽艇等に該当するB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、関門航路を航行する船舶の動向を把握することに気をとられ、B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、同船が衝突のおそれがある態勢で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1月24日

門司地方海難審判所

審判官 山 岸 雅 仁