

令和5年門審第32号

裁 決

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、理事官小林努出席のうえ審理し、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3月18日17時05分

長崎県比田勝港東方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船A

漁船B

総 ト ン 数	1 9 トン	1 9 トン
登 録 長	2 2 . 2 5 メートル	1 8 . 9 0 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	8 0 9 キロワット	7 3 6 キロワット

3 事実の経過

Aは、船体後部に操舵室を配し、同室前部右舷側から順に機関操縦レバー、舵輪、レーダー2台、魚群探知機、GPSプロッター及び潮流計を装備した中型まき網漁業に運搬船として従事するFRP製漁船で、a受審人ほか1人が乗り組み、操業の目的で、船首1.0メートル船尾2.1メートルの喫水をもって、令和5年3月18日07時00分長崎県神崎漁港を発し、比田勝港東方沖合の漁場に向かった。

a受審人は、長崎県壱岐島西方沖合を北上し、13時00分頃甲板員と操船を交替して13時10分尉殿埼灯台から173度（真方位、以下同じ。）32.7海里の地点で、針路を022度に定めて自動操舵とし、10.3ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a受審人は、舵輪後部の椅子に腰を掛けて操船に当たり、15時04分尉殿埼灯台から141度18.3海里の地点に達したとき、海上が穏やかになったことから気が緩んで眠気を催し、そのままの姿勢で操船を続けると、居眠りに陥るおそれがあったが、強い眠気ではなかったもので、眠気を我慢できるものと思い、外気に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分に取らなかった。

こうして、a受審人は、眠気を払拭することができず、いつしか居眠りに陥り、17時00分半少し前尉殿埼灯台から078度19.6海里の地点に至ったとき、正船首1,500メートルのところに、Bを視認することができ、漂泊中の同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ものの、Bを避けずに続航し、

17時05分尉殿埼灯台から076度20.1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の船尾に、後方から23度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の北東風が吹き、潮候は上げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、船体中央に操舵室を配し、同室前部右舷側から順に機関操縦レバー、舵輪、レーダー2台、魚群探知機、GPSプロッター及び潮流計を装備したいか一本釣り漁業に従事するFRP製漁船で、b受審人ほかインドネシア共和国籍の技能実習生2人が乗り組み、操業の目的で、船首0.5メートル船尾2.5メートルの喫水をもって、同月17日15時00分比田勝港を発し、同港東方沖合の漁場に向かった。

b受審人は、18時00分尉殿埼灯台から082度17.1海里の地点に至り、傘部の直径が22メートルのパラシュート型シーアンカーを海中に投入し、船首から直径36ミリメートルの合成繊維製引き索を約70メートル伸出した状態で機関を停止し、船首を北東方に向けて漂泊して操業を始め、翌18日05時頃操業を中断した。

b受審人は、13時00分頃レーダー及びGPSプロッターを作動させて操舵室で当直に当たり、17時00分半少し前衝突地点で、船首が045度を向いていたとき、右舷船尾23度1,500メートルのところに、Aを視認することができ、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、航行中の船舶が漂泊している自船を避けるものと思い、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、b受審人は、警告信号を行わず、更に接近しても、衝突を避けるための措置をとらずに漂泊を続け、Bは、船首が

045度を向いたまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは船首外板に破口を伴う擦過傷を、Bは船尾外板に破口を伴う擦過傷をそれぞれ生じたが、のちいずれも修理された。

（航法の適用）

本件は、比田勝港東方沖合において、航行中のAと漂泊中のBとが衝突したものである。

衝突地点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ことから、一般法である海上衝突予防法が適用されることとなるが、同法には両船の関係について規定した条文がないので、海上衝突予防法第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、比田勝港東方沖合において、航行中のAが、居眠り運航の防止措置が不十分で、漂泊中のB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、比田勝港東方沖合において、漁場に向けて航行中、気が緩んで眠気を催した場合、居眠り運航とならないよう、外気に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとるべき注意義務があった。しかし、同人は、強い眠気ではなかったので、眠気を我慢できるものと思い、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった職務上の過失により、居眠りに陥り、漂泊中のBを避けずに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、比田勝港東方沖合において、漂泊中、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、航行中の船舶が漂泊している自船を避けるものと思い、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、自船に向首して接近するAに気付かず、警告信号を行わず、更に接近しても、衝突を避けるための措置をとらずに漂泊を続けてAとの衝突を招き、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6月27日

門司地方海難審判所

審判官　　関　　　　　昌　　芳