

令和6年門審第13号

裁 決

貨物船A定置網損傷事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（航海）

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の四級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

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2月18日05時50分半

宮崎県内海港東方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

総 ト ン 数 653トン

全 長 70.69メートル

機 関 の 種 類 ディーゼル機関

出 力 735キロワット

3 事実の経過

Aは、平成7年2月に進水した船尾船橋型鋼製貨物船で、操舵室前部中央に操舵スタンド、右舷側に機関遠隔操縦装置、電子海図システム、左舷側にレーダー2台を配し、a受審人ほか5人が乗り組み、砕石約1,500トンを積載し、船首4.2メートル船尾4.8メートルの喫水をもって、令和5年2月17日12時25分関門港門司区を発し、内海港に向かった。

ところで、内海港東方沖合には、令和4年2月4日から令和8年5月31日までの間、宮崎県知事から免許を受けた免許番号定第8号の漁場区域（以下「第8号区域」という。）が、内海港沖防波堤灯台（以下「内海港灯台」という。）から022度（真方位、以下同じ。）1,670メートル、050度1.3海里、068度1.1海里、026度1,410メートルの各地点を順次結んだ線により囲まれた水域に設定されており、周年定置網が敷設されていた。

発航に先立ち、a受審人は、内海港に入航するのは今回が初めてであったが、電子海図システムに第8号区域は表示されず、インターネットの航空写真に定置網が映っていなかったもので、内海港外に航行の支障となるものはないと思い、海上保安庁の海上安全情報を活用するなど、水路調査を十分に行わなかった。

a受審人は、翌18日03時頃当直を交替し、レーダーを1.5海里レンジでコースアップとして作動させて操舵スタンドの後方に立って操船に当たり、日向灘を南下し、05時44分内海港灯台から038度2.10海里的の地点で、針路を207度に定めて自動操舵とし、10.3ノットの対地速力で進行した。

a受審人は、05時49分半内海港灯台から046度1.23海里的の地点で第8号区域に進入し、その後同区域に敷設された定置網に向

首接近する状況で続航し、05時50分半内海港灯台から050度1.05海里の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、同定置網に乗り入れた。

当時、天候は曇りで風力3の西南西風が吹き、潮候は下げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

a 受審人は、定置網に乗り入れたことに気付かないまま航行し、内海港口に錨泊し、翌日、海上保安部から定置網に乗り入れたことを知らされて事後の措置に当たった。

その結果、定置網は導網等に破損を生じたが、のち修理された。

（原因及び受審人の行為）

本件定置網損傷は、内海港に向けて関門港門司区を発航するに当たり、水路調査が不十分で、夜間、内海港東方沖合において、第8号区域に向首進行したことによって発生したものである。

a 受審人は、内海港に向けて関門港門司区を発航する場合、内海港に入航するのは今回が初めてだから、第8号区域に向首進行することのないよう、海上保安庁の海上安全情報を活用するなど、水路調査を十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、内海港外に航行の支障となるものはないと思い、水路調査を十分に行わなかった職務上の過失により、夜間、内海港東方沖合において、第8号区域に向首進行して同区域に敷設された定置網に乗り入れる事態を招き、定置網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四級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和6年11月28日

門司地方海難審判所

審判官 関 昌 芳