

令和6年長審第5号

裁 決

漁業取締船A貨物船B衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 三級海技士（航海）

受 審 人 a 2

職 名 A次席二等航海士

海技免許 四級海技士（航海）

受 審 人 b

職 名 B船長

海技免許 三級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官川西篤史出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人bの三級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

受審人a1を戒告する。

受審人a2を戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和5年6月17日11時30分

長崎県佐世保港北西方沖合

2 船舶の要目

船種	船名	漁業取締船A	貨物船B
総トン数		499トン	197トン
全長		66.51メートル	42.99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		1,912キロワット	749キロワット

3 事実の経過

Aは、令和2年9月に進水し、1機1軸の可変ピッチプロペラを備え、船体中央部に船橋を、船橋後方に事務室をそれぞれ配し、船橋内前面中央に操舵スタンドを、同スタンドの右舷側に汽笛のスイッチ及び機関制御盤を、左舷側にGPSプロッター及びレーダー2台をそれぞれ配置した長船首楼付平甲板型の鋼製漁業取締船で、a1、a2両受審人ほか16人が乗り組み、漁業取締業務の目的で、船首2.6メートル船尾5.2メートルの喫水をもって、令和5年6月15日12時50分長崎県三重式見港を発し、佐世保港北西方沖合の漁業取締場所に向かった。

ところで、Aの漁業取締業務は、漂泊して漁船の監視に当たるもので、同業務を実施している間、船長を除く2人ないし3人の乗組員が船橋当直に、1人ないし2人の乗組員が機関室当直にそれぞれ4時間交替3直制で就き、a2受審人が、08時から12時及び20時から24時の船橋当直に甲板員1人と共に就いていた。

また、a1受審人は、船橋当直者に対し、何か異常があれば報告すること及び適宜潮上りを行うことを指示するとともに、潮上りを行うときに限って機関の使用を許可していた。

そして、Aは、発航後、機関を停止すると、機関を再始動して移動を開始するまでに約5分の時間を要した。

a 1 受審人は、A I Sの電源を切り、15時40分前示漁業取締場所に至り、機関を停止して漂泊し、乗組員に指示して漁業取締業務を開始した。

a 2 受審人は、翌々17日07時40分昇橋し、08時00分甲板員1人と共に前直から船橋当直を引き継いだのち潮上りを行い、08時20分牛ヶ首灯台から147度（真方位、以下同じ。）2.2海里的の地点で、船首を北北西方に向け、機関を停止して漂泊を開始し、折からの潮流により326度の方向に0.3ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で圧流されながら漁業取締業務に当たった。

a 1 受審人は、10時30分事務室で事務作業を開始したのち、11時20分牛ヶ首灯台から148度1.18海里的の地点に至り、船首が328度を向いていたとき、喫煙の目的で右舷側ウイングに移動したところ、右舷船尾20度1.73海里的のところにBが自船に向首して接近するのを視認し、a 2 受審人により機関が使用できる状態ではなかったが、航行中のBが漂泊中の自船を避けるので、機関を使用して移動する必要がなく、同人に任せておいても支障ないものと思い、自ら指揮を執らなかった。

a 2 受審人は、a 1 受審人からBの存在を知らされて同船を初めて視認し、11時24分牛ヶ首灯台から148度1.16海里的の地点で、船首が328度を向いていたとき、a 1 受審人が当直を引き受けて自ら指揮を執ることを相互の間で明確に確認しないまま、Bが右舷船尾19.5度1.04海里的のところとなり、その後同船が自船に向首したまま衝突のおそれがある態勢で接近していることを認めたと、a 1 受審人が自ら指揮を執り、機関を始動して移動するなどの指示を出すも

のと思い、警告信号を行わず、同人の許可を得て機関を始動して移動するなど衝突を避けるための措置をとらなかった。

こうして、a 2 受審人は、漂泊を続け、11時27分Bが右舷船尾19度960メートルのところとなったとき、a 1 受審人が、衝突の危険を感じ、甲板員に指示して警告信号を行ったものの、11時30分牛ヶ首灯台から148度1.13海里の地点において、Aは、船首が328度を向いたまま、その船尾部にBの船首が後方から19度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の南西風が吹き、潮候は下げ潮の末期にあたり、視界は良好で、衝突地点付近には北北西方に向かう微弱な潮流があった。

また、Bは、平成30年1月に進水した船尾船橋型の鋼製貨物船で、船橋内の右舷後部に海図台を、前部中央に操船コンソールをそれぞれ配置し、同コンソール中央に操舵スタンドを、その左舷側にGPSプロッター及びレーダーを、右舷側に主機制御盤をそれぞれ備え、b 受審人ほか3人が乗り組み、回航の目的で、空船のまま船首0.98メートル船尾2.62メートルの喫水をもって、同日10時30分佐世保港を発し、関門港小倉区に向かった。

ところで、Bのレーダーは、画面に電子海図及び他船のAIS情報を表示させる機能が備えられており、b 受審人が、平素、昼間の視界が良いときには、レーダー機能を停止して電子海図及び他船のAIS情報のみを表示させていた。

b 受審人は、出港操船に引き続いて単独の船橋当直に就き、船橋の窓及び出入口を閉め、レーダーを電子海図及び他船のAIS情報のみを表示させる状態として佐世保港西方沖合を西行したのち、11時05分高後埼灯台から221.5度600メートルの地点で、針路を

309度に定めて自動操舵とし、折からの潮流に乗じて10.7ノットの速力で進行した。

b受審人は、定針したとき、付近に他船を見掛けなかったことから、海図台に置いていたパーソナルコンピュータを使用して事務作業を行うこととし、船尾方を向いて立った姿勢で同作業を始め、11時24分牛ヶ首灯台から139度2.17海里の地点に達したとき、左舷船首0.5度1.04海里のところに、Aを視認することができ、同船がほとんど動かない様子から、漂泊していることが分かり、その後A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、事務作業を行うことに気を奪われ、見張りを十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

こうして、b受審人は、Aを避けることなく続航中、11時30分僅か前事務作業を終えて船首方を向き、至近にAを初めて視認し、機関を中立運転としたものの、及ばず、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、船尾部外板に亀裂等を、Bは、船首部外板に凹損及び亀裂等をそれぞれ生じたが、後にいずれも修理された。

(航法の適用)

本件は、佐世保港北西方沖合において、航行中のBと漂泊中のAとが衝突したもので、衝突地点付近の海域に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。

海上衝突予防法には、航行中の船舶と漂泊中の船舶との関係についての航法規定がないので、同法第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、佐世保港北西方沖合において、航行中のBが、見張り不十分で、漂泊中のAを避けなかったことによって発生したが、漂泊中のAが、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の運航が適切でなかったのは、船長が、在橋し、船橋当直者に機関の使用を許可していない状況下、自船に向首して接近するBを認めた際、自ら指揮を執らなかったことと、船橋当直者が、船長の許可を得て機関を始動して移動するなど衝突を避けるための措置をとらなかったことによるものである。

b受審人は、佐世保港北西方沖合において、関門港小倉区に向けて航行する場合、前路で漂泊中の他船を見落とすことがないよう、周囲の見張りを十分に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、事務作業に気を奪われ、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、前路で漂泊中のAに気付かず、同船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三級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

a1受審人は、佐世保港北西方沖合において、在橋し、機関を停止して漂泊中、船橋当直者に機関の使用を許可していない状況下、自船に向首して接近するBを認めた場合、a2受審人により機関が使用できる状態ではなかったから、機関を始動して移動するなど衝突を避けるための措置をとることができるよう、自ら指揮を執るべき注意義務があった。ところが、同人は、航行中のBが漂泊中の自船を避けるので、機関を使用して移動する必要がなく、a2受審人に任せておいても支障ないもの

と思い、自ら指揮を執らなかった職務上の過失により、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 1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。

a 2受審人は、佐世保港北西方沖合において、船橋当直に就き、機関を停止して漂泊中、自船に向首して衝突のおそれがある態勢で接近するBを認めた場合、a 1受審人が在橋していたものの、同人が当直を引き受けて自ら指揮を執ることを相互の間で明確に確認していなかったから、当直に係る責任を有するものとして、a 1受審人の許可を得て機関を始動して移動するなど衝突を避けるための措置をとるべき注意義務があった。ところが、同人は、a 1受審人が自ら指揮を執り、機関を始動して移動するなどの指示を出すものと思い、衝突を避けるための措置をとらなかった職務上の過失により、漂泊を続けて衝突を招き、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 2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28日

長崎地方海難審判所

審判官 八 田 一 郎