

令和2年海審第4号

裁 決  
漁船A乗揚事件

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、海難審判所は、理事官福島正人出席のうえ審理し、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箇月停止する。

理 由

（海難の事実）

- 1 事件発生の日時時刻及び場所  
平成30年3月22日00時00分（ナミビア標準時）  
ナミビア共和国エロンゴ州西岸
- 2 船舶の要目  
船種 船名 漁船A  
総トン数 379トン  
全 長 56.00メートル  
機関の種類 ディーゼル機関  
出 力 698キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) 構造及び設備等

Aは、平成8年1月に進水した、船首楼及び船尾楼を備え、船体のほぼ中央に船橋を設け、船橋上方の甲板には通信衛星を利用して船位、針路、速力などを所属する漁業協同組合に送信するアルゴシステムと呼ばれる漁船位置監視システムの送信機が備えられたまぐろはえ縄漁船で、船首楼後方の甲板下に魚倉3倉を備え、主に南大西洋の公海上で操業に従事していた。

船橋内には、中央前部に自動操舵装置を組み込んだ操舵スタンドを備えるほか、主機遠隔操縦装置、1号及び2号レーダー、GPSプロッター等がそれぞれ設置されていた。

Aに搭載されていたGPSプロッターは、目的地の緯度及び経度を入力すると同地点に至るまでの方位及び距離を示す機能（以下「目的地方位・距離表示機能」という。）を有していたものの、海図のデータカードが挿入されていなかったため、同プロッター画面には地形が表示されず、文字データだけの表示となっていた。

#### (2) a 受審人の経歴及びGPSプロッターの使用方法

（経歴省略）

そして、平素、a 受審人は、沖合から陸岸に向かう際、目的地方位・距離表示機能により示された方位を自動操舵装置に入力し、同装置による自動操舵で航行していた。

#### (3) 本件発生に至る経緯

Aは、a 受審人ほか日本国籍船員3人及びインドネシア共和国籍船員20人が乗り組み、操業の目的で、船首2.4メートル船尾6.0メートルの喫水をもって、平成29年10月26日12時30分（インドネシア中部標準時）インドネシア共和国ベノア港を

発し、アフリカ西方沖合の漁場に向かった。

ところで、a 受審人は、ベノア港での停泊中、甲板部の法定職員である一等航海士が下船したものの、同職員の交代を補充しないまま同港を発航したものであり、また、平素、発航地から漁場までや漁場から補給地までの予定針路線の設定は、全て同受審人が単独で行っていた。

a 受審人は、越えて11月24日漁場に到着したのち、主にガボン及びアンゴラ両共和国沖合で操業を行い、翌年の平成30年3月18日燃料及び食料の補給並びに乗組員の補充及び休養をとるため、操業をいったん中断してアンゴラ共和国沖合の漁場を発進し、ウォルビスベイ港に向けて南下を始めた。

翌19日16時（ナミビア標準時、以下同じ。）頃 a 受審人は、アンゴラ共和国の排他的経済水域の沖合を通過し、翌々21日08時00分南緯20度30.3分東経12度16.2分の地点でウォルビスベイ港に向かう針路を得るため、海図から読み取った同港口の位置情報をGPSプロッターに入力する際、正しくは南緯22度48分東経14度27分であるところ、南緯21度48分東経14度27分と誤って北方に1度ずれた緯度の数値を打ち込んだため、同プロッター画面に表示された方位線が、ウォルビスベイ港口より60海里北方の地点に向かうこととなる120度（真方位、以下同じ。）となっていることに気付かないまま、同港口に向かう針路のつもりで自動操舵装置に120度を入力していったん降橋した。

a 受審人は、再び昇橋して船橋当直に就き、途中、ウォルビスベイ港口の手前約30海里に到着したら漂泊して時間調整することとし、インドネシア共和国籍の甲板長及び同国籍の甲板長助手を見張りに就け、22時00分南緯21度11.5分東経13度30.2分

の地点で針路を120度に定めて自動操舵とし、1号レーダーをスタンバイ状態とし、折からの潮流等によって右方に2度圧流され、6.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 受審人は、23時44分南緯21度16.6分東経13度45.4分に位置する標高40メートルの山頂（以下「標高40メートル山頂」という。）から258度5.0海里の地点で同じ針路及び同じ速力で続航していたとき、エロンゴ州西岸まで3.5海里となり、その後陸岸に向首進行する状況となったが、ウォルビスベイ港口手前の漂泊予定地点は陸岸から距離が離れているので、同地点に到着するまでは船位を確認しなくても無難に航行できるものと思い、レーダーで陸岸への接近状況を確認するなど船位の確認を十分に行わなかったため、この状況に気付かずに続航した。

a 受審人は、月明かりがなく、周囲に灯火が全く見えない状況下、GPSプロッターに視線を向けながら進行中、翌22日00時00分標高40メートル山頂から239度4.0海里の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、エロンゴ州西岸に存在する暗岩に乗り揚げた。

当時、天候は雨で風力3の南風が吹き、潮候は下げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

乗揚の結果、船底外板に破口を伴う凹損等を生じ、のち廃船処理された。

（原因及び受審人の行為）

本件乗揚は、夜間、ナミビア共和国西方沖合において、ウォルビスベイ港に向かう際、船位の確認が不十分で、エロンゴ州西岸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、夜間、ナミビア共和国西方沖合において、ウォルビスベイ港に向かう場合、陸岸に向首進行することのないよう、レーダーで陸岸への接近状況を確認するなど、船位の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、ウォルビスベイ港口手前の漂泊予定地点は陸岸から距離が離れているので、同地点に到着するまでは船位を確認しなくても無難に航行できるものと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、エロンゴ州西岸に向かって進行していることに気付かずに乗揚を招き、船体に損傷を生じさせ、廃船させるに至った。

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 箇月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和 3 年 1 0 月 2 8 日

海難審判所

審判長 審判官 福 島 千 太 郎

審判官 黒 田 拓 幸

審判官 山 岸 雅 仁