

令和3年海審第3号

裁 決
漁船A貨物船B衝突事件

受 審 人 a 1
職 名 A甲板員
海技免許 五級海技士（航海）
補 佐 人 2人

本件について、海難審判所は、理事官永本和寿出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 の五級海技士（航海）の業務を2か月停止する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和2年2月29日22時10分僅か過ぎ

青森県尻屋埼南方沖合

2 船舶の要目

船 種	船 名	漁船A	貨物船B
船 籍	港	青森県八戸市	ベリーズ国ベリーズ
総 ト ン 数		138トン	1,989トン
登 録 長		30.73メートル	79.95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 736キロワット 1,545キロワット

3 事実の経過

Aは、平成5年4月に進水した、沖合底びき網漁業に従事する船首楼及び船尾楼付一層甲板型鋼製漁船で、船首楼にあたる船橋の前部中央に操舵スタンドを、その左舷側に2号レーダー、魚群探知機、潮流計及び機関副遠隔操作盤を、右舷側にGPSプロッター、1号レーダー及び機関主遠隔操作盤をそれぞれ備え、a2船長及びa1受審人ほかインドネシア共和国籍の技能実習生2人を含む13人が乗り組み、操業の目的で、船首2.0メートル船尾5.0メートルの喫水をもって、令和2年2月28日22時40分青森県八戸港を発し、尻屋埼北西方沖合5海里の漁場に向かった。

ところで、a1受審人は、昭和39年頃から家業として営む底びき網漁船に乗り組み、同47年頃から船長職を執り始め、後に現有免許に更新される丙種船長の免許を昭和50年4月に取得し、同55年頃から漁ろう長となり、当時、漁ろう長兼電話級通信士、当直部員（甲板）として雇い入れられていたところ、平成28年8月9日で海技免状の有効期間が満了し、以後、同免状の更新手続きを行っていなかった。

a2船長は、23時30分出港操船を終えて一等航海士と甲板員の2人に船橋当直を任せ、一旦休息した後、翌29日01時00分再び昇橋して甲板員と2人での同当直に就き、下北半島東方沖合を北上し、02時30分a1受審人に船橋当直を任せて甲板員とともに降橋した。

a1受審人は、船橋当直を引き継ぎ、04時40分目的の漁場に到着し、潮流を考慮して南北に移動しながらえい網を約10回繰り返して操業を行い、かれい等約12トンの漁獲を得て操業を終え、19時00分尻屋埼北方沖合10海里の漁場を発進して帰途に就いた。

a 1 受審人は、航行中の動力船であることを示す法定灯火を表示し、ヘッドアップの3海里レンジで船首方を4海里表示させるオフセンターとした2号レーダー、GPSプロッター及び魚群探知機をそれぞれ作動させ、単独の船橋当直に当たり、いずれもAとほぼ同じ速力の僚船3隻と南北約7海里の範囲で前後する前から3隻目の位置で下北半島東方沖合を南下し、20時53分僅か前白糠港焼山第1東防波堤灯台（以下「焼山灯台」という。）から029度（真方位、以下同じ。）13.6海里の地点で、針路を181度に定めて自動操舵とし、機関を全速力前進に掛けて10.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 1 受審人は、操舵スタンドの後方左舷寄りに立って操船に当たり、21時59分半少し前尻屋埼南方沖合19海里に差し掛かったとき、ほぼ正船首3.0海里のところに、Bのレーダー映像を初めて探知し、すぐに同船の表示する白、白、紅3灯を目視で認めてしばらく状況を確認した後、左舷方へ無難に離れていくものと考えてBから目を離し、同船の運航状況に関する僚船間での無線通信による会話を聞くとともに、2号レーダーの下方に備えられた魚群探知機を見始め、次の操業を行う漁場を検討しながら続航した。

22時07分少し過ぎa 1 受審人は、焼山灯台から094度6.5海里の地点に達したとき、Bが左舷船首16度1,500メートルのところとなり、その後左旋回する同船と衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、相手船は行き会いの関係で自船の航行に支障なく左舷方へ無難に離れていくものと思い、安全に航過するまで継続して方位変化を確認するなど、Bに対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かず、警告信号を行うことも、更に接近しても衝突を避けるための措置をとることもなく進行した。

こうして、a 1 受審人は、魚群探知機を見続けて続航し、22時10分僅か過ぎ焼山灯台から098度6.6海里の地点において、Aは、原針路、原速力のまま、その船首がBの右舷中央部に、前方から83度の角度で衝突した。

当時、天候は雨で風力4の南東風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

a 2 船長は、自室で休息していたところ、船体への衝撃を感じて直ちに昇橋し、衝突したことを知って事後の措置に当たった。

また、Bは、平成17年に建造された、船尾船橋型鋼製貨物船で、中華人民共和国籍のb 1 船長、ベトナム社会主義共和国籍のb 2 三等航海士ほか中華人民共和国籍6人、ベトナム社会主義共和国籍5人及びフィリピン共和国籍1人の各船員が乗り組み、鉄くずを載せ、船首4.9メートル船尾5.8メートルの喫水をもって、同日17時50分八戸港を発し、津軽海峡を経由する予定で、大韓民国平澤港に向かった。

b 1 船長は、船橋当直を2人で当てる4時間交替3直制とし、01時から05時及び13時から17時までを二等航海士及び甲板員、05時から09時及び17時から21時までを一等航海士及び甲板長、09時から13時及び21時から01時までをb 2 三等航海士及び甲板手に割り振り、出港操船を終えた後、下北半島東方沖合を北上することとし、一等航海士及び甲板長に船橋当直を任せて降橋した。

b 2 三等航海士は、21時00分青森県むつ小川原港東方沖合6海里に差し掛かったとき、昇橋して一等航海士から引き継いで甲板手と2人で船橋当直に就き、航行中の動力船であることを示す法定灯火を表示して北上を続け、やがてAを含む前後して南下する漁船4隻と出会い、21時52分半少し前焼山灯台から115度6.8海里の地点

で、針路を018度に定め、7.4ノットの速力で進行した。

Bは、南下する漁船の先頭の1隻と航過した後、2隻目が船首方約1海里となり、22時06分半僅か過ぎ焼山灯台から101度6.8海里の地点に至ったところで、b2三等航海士が緩やかに左旋回を始め、22時07分少し過ぎ同灯台から100度6.8海里の地点に達し、船首が357度を向いたとき、Aが左舷船首12度1,500メートルのところに存在し、その後南下する同船と衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、衝突を避けるための措置をとることなく続航した。

こうして、Bは、左旋回を続け、船首が278度を向いたとき、原速力のまま、前示のとおり衝突した。

b1船長は、自室で休息していたところ、船体への衝撃を感じて昇橋し、衝突したことを知って事後の措置を始めた。

衝突の結果、Aは、船首部に圧壊並びに同部外板及び球状船首に亀裂を伴う凹損などを生じたが、後に修理され、Bは、右舷中央部に破口を生じて沈没し、a1受審人が2日間の入院加療を要する脳振盪及び右眼瞼部挫創を負い、B乗組員は、付近にいたAの僚船に1人が救助されたものの、13人が行方不明となった。

(航法の適用)

本件は、尻屋埼南方沖合の領海内において、南下中のAと左旋回中のBとが衝突したもので、同海域には、特別法である港則法及び海上交通安全法が適用されないことから、一般法である海上衝突予防法が適用される。

事実の経過に示したとおり、衝突のおそれがある見合い関係が生じたとき、両船の位置関係は通常の運航方法をもって避航動作をとる時間的、

距離的余裕があったと判断できるものの、Bが旋回中で一定の針路によって航行していなかったと認められ、定型的航法を適用することができないことから、本件は、海上衝突予防法第38条及び第39条を適用して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、夜間、尻屋埼南方沖合において、南下するAと左旋回するBが、衝突のおそれがある態勢で接近する状況となった際、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措置をとらなかったことと、Bが、衝突を避けるための措置をとらなかったこととによって発生したものである。

a 1 受審人は、夜間、尻屋埼南方沖合において、八戸港に向け南下中、ほぼ正船首にBを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、安全に航過するまで継続して方位変化を確かめるなど、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。ところが、同人は、相手船は行き会いの関係で自船の航行に支障なく左舷方へ無難に離れていくものと思い、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、左旋回する同船と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措置をとることもなく進行して衝突を招き、A及びBに損傷を生じさせ、同船が沈没し、自身が負傷してB乗組員13人を行方不明とさせるに至った。

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2号を適用して同人の五級海技士（航海）の業務を2か月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和5年1月11日

海難審判所

審判長 審判官 横井 幸治

審判官 福島 千太郎

審判官 覺 前 修