

平成3年第二審第25号

漁船第八優元丸貨物船ノーパル・チェリー衝突事件 [原審横浜]

言渡年月日 平成4年11月27日

審判庁 高等海難審判庁 (小泉諄一、山内辰彦、伊藤喜市、須貝壽榮、小西二夫)

理事官 亀山東彦

損害

ノーパル号—船首球状部と左舷船首部に擦過傷

優元丸—船体が2分され、船橋部を除く船体前部と後部が沈没し船橋部は浮流した。船長は頭蓋底骨折を負い他の3名は夫々腰部、胸部、膝部に打撲、挫創を負った。機関長以下10名の乗組員は行方不明となった。

原因

ノーパル号—見張り不十分、追い越しの航法 (避航動作) 不遵守 (主因)

優元丸—見張り不十分、警告信号不履行、追い越しの航法 (協力動作) 不遵守 (一因)

二審請求者 受審人A、補佐人a

主文

本件衝突は、第八優元丸を追い越すノーパル・チェリーが、見張り不十分で、その進路を避けなかったことに因って発生したが、第八優元丸が、見張り不十分で、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかったこともその一因をなすものである。

受審人Aを戒告する。

理由

(事実)

船種 船名 漁船第八優元丸

総トン数 59トン

機関の種類 ディーゼル機関

漁船法馬力数 350

受審人 A

職名 船長

海技免状 五級海技士 (航海) 免状

指定海難関係人 B

職名 操舵手

船種 船名 貨物船ノーパル・チェリー
総トン数 10,986トン
機関の種類 ディーゼル機関
出力 5,884キロワット

事件発生の年月日時刻及び場所
平成2年6月7日午後1時30分
伊豆諸島東方沖合

1 第八優元丸の構造及び設備

第八優元丸（以下「優元丸」という。）は、昭和56年11月かつお竿釣り漁業用に建造された全長33.25メートルのFRP製漁船で、船体後部に船橋があり、船橋最上部に操舵室、同室下に機関室、船橋と船首楼との間に5個に区画された魚倉、機関室後方の上甲板上にサロン、船員室、賄室などが配置されており、同甲板下にも船員室が設けられていた。

操舵室内には、その前面から約1メートルの幅で、両舷側間に高さ約1メートルの台板が取り付けられており、操舵スタンド、レーダー等の機器類が同台板に埋め込まれていたため、船橋当直者は、機器類の間に座って前路の見張りをすることが多かったが、その場合後方が後部囲壁で見通すことができない構造となっていたことから、後方を見張りをするときには、同台板から下りたうえ、操舵室外の左右舷甲板に出て後方を見回す必要があった。

なお、乗組員は15人で、受審人A、指定海難関係人B、漁労長C及び操舵手Dの4人が操舵室後方にある船員室、残り11人のうち3人が上甲板上の船員室、7人が同甲板下の船員室、1人が操舵室の右舷後方にある無線室をそれぞれ使用しており、上甲板下の船員室からの緊急時の船外脱出には、同室のほぼ中央部にある幅約54センチメートルの階段を昇り、いったん上甲板上に出てから、更にサロン右舷船尾寄りの幅約63センチメートルの階段を上がり、船尾甲板にいたる経路をとるようになっていた。

2 操業状況

優元丸は、かつお一本釣り漁業の許可を受け、黒潮に乗って北上するかつお群を追い、沖縄西方沖合から三陸沖合にかけて通年操業するものであり、最盛期の5、6月ごろには主として伊豆諸島から八丈島にかけての海域を漁場とし、漁獲物の水揚げを市場の値動きによって適宜選んでいた。

こうして優元丸は、平成2年6月1日宮崎県南郷町を発して八丈島東方沖合の漁場で操業し、同月6日朝静岡県沼津港に入港して漁獲物約15トンの水揚げのうえ、同日午後8時同港を発し、翌7日午前4時ごろ三浦半島金田湾の北下浦のえさ場に寄り、同6時ごろ同えさ場のいけすに係留し、えさの生きいわしバケツ約170杯分を各魚倉に配分して積み込んだ。

3 船橋当直体制

優元丸の船橋当直は、A受審人のみが有資格者であったから、無資格者を加えて行われており、午前6時から午後6時までの昼間帯には、A受審人、操舵手E、C漁労長、B指定海難関係人及びD操舵手の順に3時間交替の単独当直制とし、午後6時以降の夜間帯には、甲板員1人をそれぞれ副直に

付ける2人体制をとっていた。

また、昼間の船橋当直では、操舵室内から時折各魚倉を見回し、死魚を見付けた際には、降橋してこれを取り除き、海中に投棄するようにしていたので、2、3分間操舵室が無人となることがあった。

4 A受審人の船橋当直者に対する指導、監督

A受審人は、船長として船橋当直者に対する指導、監督を行っていたが、その要領は、ほとんどが自らの非直の際に操舵室に赴き、船橋当直者と雑談をする折に注意事項を混じえる程度で、航海の都度に具体的な指示を与えるものではなかった。

5 ノーパル・チェリーの構造及び設備

ノーパル・チェリー（以下「ノーパル号」という。）は、昭和52年に建造された全長146.07メートルの貨物船で、船首から約120メートル後方に船橋楼を備え、その前方に4個の船倉を有していた。

操舵室からの前方見通しは、船首部による死角が大きく、本件発生当時の喫水状態で同室内中央前面に立った場合には、船首から前方約170メートルのところでは優元丸がマストをも含めて死角に入る状況であり、操舵室前面から約5メートル後方の左舷側にある海図台の後方に立った場合には、左舷寄り前面窓枠や左舷側の出入口扉などにさえぎられ、左舷船首1点から同4点までの範囲が死角となっていた。

6 航海状況

ノーパル号は、不定期船として主にオーストラリア、カナダ、米国、本邦などの各国間における石炭、穀物などのばら積み貨物や、鋼材、コンテナなどの輸送に従事していたところ、平成2年6月6日午前7時49分京浜港川崎区のF社原料岸壁に係留し、石炭約17,600トンを揚荷したのち、次航の同港横浜区における鋼材、コンテナ等の積載に備えて外洋で船倉内の清掃作業を実施することになった。

7 船橋当直体制

ノーパル号の船橋当直は、0時から4時までを二等航海士、4時から8時までを一等航海士、8時から12時までを三等航海士がそれぞれ立直する4時間交替の3直制をとり、ノルウェー王国の海事規則によって、自動操舵で航行中には操舵手1人を、手動操舵で航行中には操舵手2人をそれぞれ副直に付けることとしていたが、自動操舵で航行中の視界良好な昼間帯においては、副直の操舵手が甲板作業に従事し、当直航海士が単独で船橋当直に当たることがあった。

8 衝突にいたるまでの経過

優元丸は、A受審人及びB指定海難関係人ほか13人が乗り組み、かつお一本釣り漁業の目的で、船首1.60メートル船尾2.80メートルの喫水をもって、平成2年6月7日午前7時金田湾内北下浦のえさ場を発し、八丈島東方沖合の漁場に向かった。

A受審人は、発航後間もなく、C漁労長から目的地が八丈島東南東方約150海里の地点にあたる北緯32度東経142度30分の漁場であることを告げられ、自ら運航の指揮に当たって東京湾を南下し、同8時40分ごろ野島埼灯台から南87度西（磁針方位、以下360度分法によるものは真方位、その他は磁針方位である。）7海里ばかりの地点に達したとき、船橋当直をE操舵手に任せることとしたが、外洋においては後方から接近する船舶が避航するものと思い、操舵室外の左右舷甲板に出て後方の見張りをするなど、周囲の見張りについてなんらの指示を与えることなく、同灯台に並航

したあたりで針路をほぼ目的地に向く南40度東に定めるよう告げたのみで、操舵室後方の自室に退いて休息した。

同9時ごろ野島埼灯台から南59度西6.5海里ばかりの地点に達したとき、E操舵手は、A受審人の指示とおり、針路を南40度東に定めて自動操舵とし、機関を約10ノットの全速力前進にかけ、折からの東南東方に流れる海流に乗り、1度ばかり左方に圧流されながら、約10.8ノットの航力で進行し、同時10分ごろ船橋当直を次直のC漁労長と交替したが、A受審人から見張りについてなんらの指示も与えられていなかったことから、針路を引き継いだのみで上甲板下の船員室に退いて休息した。

C漁労長は、単独で船橋当直に当たり、同一の針路、速力で続航中、同11時ごろ船位を測定したところ、予定針路線より半海里ばかり左方に偏位しているのを認めたので、同時30分ごろ北緯34度31.5分東経140度10分の地点で、自動操舵のまま針路を南30度東に転じ、その後も1度ばかり左方に圧流されながら続航し、同日午後0時ごろ北緯34度27分東経140度15分の正午位置を航海日誌に記入し、船橋当直を次直のB指定海難関係人に引き継いだ。A受審人の指示がなかったことから、針路を告げたのみで操舵室後方の自室に退いた。

B指定海難関係人は、単独で船橋当直に従事し、操舵室前部の台板上に上がり、操舵スタンドと左舷側レーダーの間に位置して、同台板上にあぐらをかいた姿勢で前路の見張りに当たり、約11.2ノットの航力で進行するうち、左方に圧流されているのを知り、同0時30分ごろ北緯34度22.5分東経140度19分の地点で、自動操舵のまま針路を南25度東に転じ、左方へ3度半ばかり圧流されながら同航力で続航した。

その後B指定海難関係人は、操舵室外の左右舷甲板に出て後方を見回すなど、後方を見張りをすることなく進行中、同1時ごろロランCにより北緯34度18分東経140度23分の船位を得て、針路を南30度東に復し、これらを航海日誌に記入したのち、操舵室前面の窓から魚倉を見回したところ、2、3匹の死魚を見付けたので取り除くこととし、同時2分ごろ操舵室左舷側後方の出入口を出てこれに続く階段から船首方の左舷側上甲板に赴き、死魚を取り除くとともに各魚倉内の生きいわしの状況を点検し、同時5分ごろ逆経路を通って昇橋した。

B指定海難関係人は、昇降の際も昇橋後も後方を見回すことなく再び隆橋前の位置に戻り、あぐらをかいた姿勢で前路の見張りに当たったところ、同1時6分ごろ右舷正横後約4点2海里ばかりにノーパル号を視認し得る状況となり、その後同船が自船を追い越す態勢で接近したが、依然後方を見張りが不十分で、これに気付かず、同船に対して警告信号を行うことも、間近に接近したとき機関を停止するなど衝突を避けるための協力動作をとることもないまま続航中、同1時30分北緯34度13.5分東経140度27分の地点において、原針路、全速力のままの優元丸の右舷船尾部に、ノーパル号の船首が、後方から約14度の角度で衝突した。

当時、天候は晴で風力1の東南東風が吹き、視界は良好で、衝突地点付近には南東方に向かう微弱な海流があった。

A受審人は、自室で休息中、衝突の衝撃で目覚めたが、瞬時に海中に投げ出された。

また、ノーパル号は、船長Gほか20人が乗り組み、石炭揚荷後の船倉清掃の目的で、空倉のまま、船首2.79メートル船尾4.59メートルの喫水をもって、同日午前6時31分京浜港川崎区のF

社原料岸壁を発し、野島埼南東方沖合に向かった。

G船長は、自ら運航の指揮に当たって東京湾を南下し、同10時30分ごろ野島埼灯台から209度13.8海里ばかりの地点で、針路を130度に定めて自動操舵とし、機関を約14ノットの全速力前進にかけ、折からの東南東方に流れる海流に乗じ、半度ばかり左方に圧流されながら、約14.9ノットの航力で進行し、間もなく船橋当直を三等航海士Hに任せ、自室に退いて休息した。

同日午後0時ごろ二等航海士I（フィリピン共和国発給の海技資格証明書受有）は、北緯34度27.5分東経140度6.2分の地点において、H三等航海士から130度の針路で船橋当直を引き継いだ。が、視界も良く海上も平穏であったことから、副直の操舵手を船倉内の清掃作業に従事させ、単独で船橋当直に当たっていたところ、同時30分ごろ昇橋したG船長から、翌朝7時ごろ浦賀水道航路南方の水先人乗船地点に戻るための折返し地点を計算して報告するよう指示を受け、同時35分ごろレーダーで船位を求め、操舵室左舷側後部にある海図台の後方に立ち、前方に向いた姿勢で折返し地点の計算に取りかかった。

I二等航海士は、その後同計算に気をとられ、前路の見張りを行わないまま続航中、同1時6分ごろ左舷船首約3点2海里ばかりのところに優元丸を視認し得る状況となり、その後同船を追い越す態勢で接近したが、これに気付かず、同船を確実に追い越し、かつ、十分に遠ざかるまで、その進路を避けることなく進行した。

同1時29分半ごろI二等航海士は、計算を終え、操舵室前面に出て前方を見回したが、このころすでに優元丸が自船の船首から60メートルばかりまで接近し、船首死角に入っており、同船を視認することができないまま再び海図台に戻ろうとしたところ、G船長が再度昇橋してきたので、同船長に対し、海図台付近で折返し地点の計算結果を報告中、突然衝突の衝撃を感じ、同船長が急いで機関用意に続いて停止を令したが、原針路、全速力のまま、前示のとおり衝突した。

9 損傷及び救助の状況

衝突の結果、ノーパル号は、船首球状部と左舷船首部に擦過傷を生じたのみであったが、優元丸は、衝突と同時に左舷側に傾斜して転覆し、船体が前後に二分されて船橋部を除く船体後部は瞬時に沈没し、船体前部は船首部を上に向けた状態で暫時浮上していたものの、間もなく衝突地点付近で沈没し、船橋部のみが付近海域を浮流した。

優元丸の乗組員のうち、A受審人、C漁労長、B指定海難関係人及び操舵室内で漁具の補修作業をしていたD操舵手の4人は、衝突と同時にいずれも海中に投げ出され、浮流している船橋部につかまって救助を待っていたところ、引き返してきたノーパル号によって同2時ごろ救助された。

A受審人は、衝突時の衝撃で頭蓋底骨折等の重傷を負い、来援した海上保安庁のヘリコプターで病院に移送され、残る3人は、同8時ごろ巡視船するがに移乗したが、C漁労長が腰部、下肢等の打撲を、B指定海難関係人が胸部打撲を、D操舵手が両膝打撲、挫創などの傷を負い、のちそれぞれ病院において治療を受けた。

一方、衝突当時上甲板上下の各船員室で休息中であったと思われる機関長J、甲板長K、操機長L、E操舵手、甲板員M、同N、同O、同P、機関員Q、同R及び事務員Sは、巡視船延べ34隻、海上保安庁の航空機延べ22機、漁船延べ60隻及び自衛艦1隻による6日間にわたる付近海域の捜索によっても発見されず、いずれも行方不明となり、のち死亡と認定された。

また、付近海域に浮流していた優元丸の船橋部は、潜水艦救難母艦ちよだによって同5時40分ご

ろ揚収され、横須賀港に揚陸された。

(主張に対する判断)

本件は、伊豆諸島東方沖合の公海において、漁場に向けて南下中の優元丸と、これを追い越すノーパル号のノーパル号とが衝突した事件であり、ノーパル号が追越し船、優元丸が追い越される船舶の関係になる。

ところで、優元丸側補佐人は、海上衝突予防法第13条第1項に「追越し船は、この法律の他の規定にかかわらず、」の文言が挿入されていることから、同項の規定は、同法第2章航法の第1節あらゆる視界の状態における船舶の航法及び第2節互いに他の船舶の視野の内にある船舶の航法中の他のすべての航法を排除して適用され、追越し船に衝突の発生を防止するための一方的な義務があるのであって、追い越される船舶である優元丸にはなんらの義務がない、と主張するので、以下この点について検討する。

(1) 同法第13条第1項の「追越し船は、この法律の他の規定にかかわらず、」の文言は、文脈上同規定の「進路を避けなければならない。」に係るものであり、その趣旨は、同法第2章航法の第1節及び第2節中の避航に関する各規定間の優先劣後の関係を明確にしたものであって、本件における優元丸について、追い越される船舶としてとるべき動作に関する規定までも排除することを意味するものではないと解するのが妥当である。

(2) 優元丸の後方見張りについては、同船の通常の船橋当直位置から後方を見通すことができなかつたとはいえ、後方見張りの義務を免れ得るものではなく、このことは、同法第5条の「船舶は、周囲の状況及び他の船舶との衝突のおそれについて十分に判断することができるように、視覚、聴覚及びその時の状況に適した他のすべての手段により、常時適切な見張りをしなければならない。」との規定及び同法第38条第1項の「この法律の規定を履行するに当たっては、運航上の危険及び他の船舶との衝突の危険に十分に注意しなければならない。」との規定の趣旨に照らしても容易に首肯できるところである。

したがって、本件は、ノーパル号に優元丸を避航する第一義的な義務のあることは当然であるが、優元丸においては、同法第5条、第17条各項及び第34条第5項の各規定にしたがって、後方の見張りを適切に行い、追越し船であるノーパル号に対して自船の針路、速力を保持し、同号が衝突を避けるために十分な動作をとっていることについて疑いがあるときは、直ちに警告信号を行い、同船の動作のみでは衝突を避けることができないほど間近に接近したときには、機関を停止するなど衝突を避けるための最善の協力動作をとらなければならない場合であったと解するのが相当であり、同補佐人の主張には合理性がないので、これを採用することはできない。

(原因)

本件衝突は、伊豆諸島東方沖合において、第八優元丸を追い越すノーパル・チェリーが、見張り不十分で、第八優元丸の進路を避けなかったことに因って発生したが、第八優元丸が、後方の見張りが不十分で、ノーパル・チェリーに対して警告信号を行わず、同船が間近に迫ったとき機関を停止するなど衝突を避けるための協力動作をとらなかったこともその一因をなすものである。

第八優元丸の運航が適切でなかったのは、船長が無資格の船橋当直者に対し、周囲の見張りについて

指示を与えなかったことと、船橋当直者が後方の見張りを行わなかったことによるものである。

(受審人等の所為)

受審人Aが、伊豆諸島東方沖合を航行中、無資格者に船橋当直を行わせる場合、船橋当直者に対し、後方から接近するノーパル・チェリーを見落とさないよう、操舵室外の左右舷甲板に出るなどして、周囲の見張りを行うよう指示すべき注意義務があったのに、これを怠り、外洋においては後方から接近する船舶が避航するものと思い、周囲の見張りについて指示を与えなかったことは職務上の過失である。A受審人の所為に対しては、海難審判法第4条第2項の規定により、同法第5条第1項第3号を適用して同人を戒告する。

指定海難関係人Bが、単独で船橋当直中、後方の見張りを行わなかったことは本件発生の原因となる。B指定海難関係人に対しては勧告しない。

よって主文のとおり裁決する。

(参考) 原審裁決主文 平成3年9月19日横審言渡

本件衝突は、第八優元丸を追い越すノーパル・チェリーが、見張り不十分で、その進路を避けなかったことに因って発生したが、第八優元丸が、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その一因をなすものである。

受審人Aを戒告する。