

平成7年門審第103号

漁船天洋丸貨物船トウハイ衝突事件

言渡年月日 平成8年7月9日

審判庁 門司地方海難審判庁（永松義人、工藤民雄、雲林院信行）

理事官 森田秀彦

損害

天洋丸－フィッシュ・ミール加工場及び機関室付近の右舷側外板に大破口、同破口から前示加工場、機関室に海水が侵入し沈没、事業員1人が行方不明、のち死亡認定、操機手長が熱傷、事業員1人が脳挫傷や頸椎捻挫などの負傷

トウハイ－球状船首部に破口を伴う凹損、船首部両舷の外板及びブルワークを損傷

原因

トウハイ－狭視界時の航法（霧中信号、速力、レーダー）不遵守（主因）

天洋丸－狭視界時の航法（寒中信号、レーダー、速力）不遵守（一因）

主文

本件衝突は、トウハイが、視界制限状態における運航が適切でなかったことに因って発生したが、天洋丸が、視界制限状態における運航が適切で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。

受審人Bを戒告する。

理由

（事実）

船種船名 漁船天洋丸

総トン数 4,239トン

機関の種類 ディーゼル機関

出力 4,192キロワット

受審人 A

職名 船長

海技免状 二級海技士（航海）免状

受審人 B

職名 三等航海士

海技免状 三級海技士（航海）免状

船種 船名 貨物船トウハイ  
総トン数 26,959トン  
機関の種類 ディーゼル機関  
出力 7,560キロワット

事件発生の年月日時刻及び場所

平成3年7月22日午前8時35分（カナダ太平洋岸標準時）

カナダ、バンクーバー島西岸ビール岬南方沖合

## 第1 天洋丸について

### 1 構造及び設備

天洋丸は、昭和46年1月山口県下関市のC社で建造された可変ピッチプロペラを装備する全長111.65メートル、幅17.00メートル、深さ11.20メートルの鋼製遠洋底びき網漁業兼水産加工船で、船首から後方約32メートルの上甲板上に船橋楼があり、また船尾の中央部分にスリップウェイが設けられ、同楼後方からスリップウェイに至る間が長さ約35メートルの漁ろう甲板で、同甲板前部の中央部にトロールウインチが設置されていた。

上甲板下は、船首から後方に甲板長倉庫、乗組員居住区、冷凍室、さらに中央部から船尾にかけてすりみ加工場となっており、また第2甲板下は、船首から順に船首水倉、燃料油タンク及び1番魚倉、その後方が上下に仕切られて上部に2番魚倉、下部にフィッシュ・ミール倉庫、さらに中央部にフィッシュ・ミール加工場、同工場の両舷側が魚油タンク、機関室と続き、その後方中央部にバラストタンク、同タンクの両舷側及び船尾が燃料油タンクとなっており、1番魚倉から機関室の後部にかけての部分が2重底構造で、船首から順に燃料油タンク、潤滑油タンク及び清水タンクとなっていた。

操舵室は、船橋楼の上甲板上約7メートルの前端部にあり、同室には前方窓際中央にジャイロ・レベーター・コンパス、その後方に操舵スタンド、同スタンドの右舷側にレーダー（以下「1号レーダー」という。）、1号レーダーの左斜め後方にARPA付きのレーダー（以下「2号レーダー」という。）が、また操舵スタンドの船尾方に可変ピッチプロペラ及びトロールウインチの遠隔操縦台がそれぞれ設置され、VHF無線電話2台、ロランC、GPS、衛星航法装置及び自動吹鳴装置付きのエアホーンとモーターサイレンの押ボタンが装備されていた。

### 2 船舶所有者

D社は、昭和18年3月にD社として設立登記し、平成5年9月1日に現社名のE社となったもので、本社を東京都に置き、トロール事業部ほか19事業部を設け、主に漁業、水産養殖業、水産物の製造、加工及び販売のほか、海上運送業、倉庫業、不動産の賃貸や管理、情報処理サービス業など広く多角的な事業を営んでいた。

このうちトロール事業部においては、遠洋トロールなどに従事する漁船10隻を有し、船員の配乗、船舶の運航管理及び操業に必要な資料の収集、資材の調達及び船体の保守整備を主な業務としており、天洋丸を含む自社船5隻を稼動してトロール漁業を行うほか、カナダ、アメリカ合衆国、ソビエト社会主義共和国連邦及び朝鮮民主主義人民共和国の沖合などの洋上で現地の漁船から原料魚を買い付け、すりみやフィッシュ・ミールなどに加工して製品とする事業にも従事していた。

### 3 操業状況

天洋丸は、カナダ、バンクーバー島西岸のビール岬南方沖合で行われているカナダ、パシフィック・ヘイク買い付け事業に平成3年6月26日から従事し、同年8月末まで同事業に従事する予定で、総トン数5,000トン型の仲積船栄洋丸と播洋丸の2隻及び総トン数150トンから300トンの5隻のカナダ漁船（以下「キャッチャー・ボート」という。）と船団を組み、これらのキャッチャー・ボートから買い付けたパシフィック・ヘイクと呼ぶ魚を原料として、洋上ですりみやフィッシュ・ミールに加工し、加工した製品を3日置きぐらいで2隻の仲積船に積み替えることを繰り返して操業を続けていた。

当時、バンクーバー島西岸のビール岬南方15海里付近の漁場には、天洋丸船団のほか、ポーランド共和国や中華人民共和国などの母船6隻とこれに付属する現地のキャッチャー・ボート35隻ばかりがそれぞれ船団を組んで操業を行う状況であった。

キャッチャー・ボートからの原料魚の受取り方法は、天洋丸から径75ミリメートル、長さ約150メートルのホーサーをトロールウインチからゆっくりと航行しながら船尾方に延出し、多量の魚が入ったコッドと呼ぶ長さ約19メートルの袋網をキャッチャー・ボート側で同ホーサーの先端に連結し、天洋丸のトロールウインチを使用してスリップウェイから船尾甲板上に引き揚げるもので、この作業をデリバリーと称し、漁場では、連日、午前8時ごろデリバリーを開始し、早いときで夕刻、遅いときは午後10時ごろまでデリバリーを行い、船尾の漁ろう甲板上に引き揚げられた魚を同甲板上的ハッチからすりみ加工場に落として、すりみやフィッシュ・ミールに加工し、夜間はすりみ加工時に使用する大量の清水を造水するため、付近海域を低速力で航行しながら翌日の作業に備えていた。

### 4 受審人A及び同B

受審人Aは、昭和37年4月D社に入社し、以後トロール事業部に所属して遠洋トロール漁船などに甲板員及び航海士として乗船したのち、昭和63年1月船長に昇格し、総トン数1,500トンから4,000トンの遠洋トロール漁船の船長職を執り、その後平成3年5月から天洋丸に船長として乗り組んでいた。

また、受審人Bは、昭和36年4月D社に入社し、以後トロール事実部に所属して遠洋トロール漁船などに甲板員として乗船したのち、昭和56年に三級海技士（航海）の資格をとり、その後総トン数3,000トンから4,000トンの遠洋トロール漁船に見習航海士として乗り組み、平成2年に総トン数9,000トン型の仲積船に8箇月ほど三等航海士として乗船し、平成3年5月から天洋丸に三等航海士として乗り組んでいた。

### 5 船橋当直体制

天洋丸の漁場における船橋当直は、午前1時から同7時までを二等航海士、同7時から午後1時までを三等航海士がそれぞれ担当する6時間交替の2直制で、各直に甲板員1人を配置して運航に当たり、一等航海士は船橋当直には入らず、専ら甲板でデリバリーや仲積み作業の指揮に従事し、船長は毎日、デリバリー開始の午前8時ごろからデリバリー終了までの間や、視界制限時などに適宜在橋して操業全般の指揮に当たっていた。

## 第2 トウハイについて

### 1 構造及び設備

トウハイは、昭和59年1月本邦のF造船所で建造された全長189.68メートル、幅32.20メートル、深さ16.25メートルの船尾船橋型鋼製ばら積船で、船首から約155メートル後方に船

橋楼を設け、操舵室は、船橋楼の上甲板上約14メートルの前端部にあり、前方窓際中央にジャイロ・レピーター・コンパス、その後方に操舵スタンド、同スタンドの右舷側に機関遠隔操縦台がそれぞれ設置され、ARPA付きのレーダー2台、ロランC、衛星航法装置、方向探知機、VHF無線電話2台及びエアホーンの押ボタンがそれぞれ装備されており、船首甲板下に5個の船倉を有し、船首部は長さ約6メートル、直径約8メートルの突出した球状船首となっていた。

## 2 航海状況

トウハイは、穀物を積み込む目的で、カナダ、ブリティッシュ・コロンビア州バンクーバー港に向かうことになり、中華人民共和国青島港を空倉で発航し、バンクーバー島西岸のビール岬南方沖合をジュアン・デ・フカ海峡に向けて航行中であつた。

## 3 船長及び三等航海士

船長Gは、通算約15年の乗船経歴を有し、このうち延べ4年間、載貨重量トン数7,000トンから46,000トンの中華人民共和国籍の船舶で船長職を執り、平成3年2月からトウハイに船長として乗り組んで運航全般の指揮に当たっていたが、カナダ、バンクーバー港への航海はこれが初めてであつた。

また、三等航海士Hは、通算約4年の乗船経歴を有し、このうち三等航海士としての経験は1年ほどで、平成3年6月からトウハイに三等航海士として乗り組んでいた。

## 4 船橋当直体制

トウハイの船橋当直は、午前0時から同4時までを二等航海士、同4時から同8時までを一等航海士、同8時から午後0時までを三等航海士がそれぞれ担当する4時間交替の3直制で、各直に甲板員1人を配置して行っており、船長は、視界制限時など必要に応じて適宜昇橋し、運航全般の指揮に当たるようにしていた。

## 第3 カナダ、バンクーバー島西岸海域の船舶交通援助体制

カナダ西岸海域においては、同海域に入城しようとする船舶に対し、船舶交通援助の海上通報システムがとられ、カナダのトフィノにある船舶交通サービス・センターが、バンクーバー島西岸の海岸線から12海里以内の海域における船舶交通サービスを行っているが、同境界外側の領海外の国際水域においても任意に同サービスが受けられようになっており、同サービス・センターのレーダーによって航行船舶の動静が監視され、対象船舶に対し、適宜VHFのチャンネル16及びチャンネル74により情報の提供が行われていた。

また、カナダの船舶交通サービス・システムに加え、西海岸のジュアン・デ・フカ海峡への接近部及びハロー海峡には、カナダとアメリカ合衆国の協定に基づき船舶交通協力サービス体制がとられ、トフィノ船舶交通サービス・センターが、北緯48度以北の海域での船舶交通サービスの管理を行っており、当時、トウハイは、カナダ及びアメリカ合衆国の領海外に存在し、同船には法的に通報を要する義務が課せられていなかったものの、トフィノ船舶交通サービス及び船舶交通協力サービスの両方のレーダー範囲内の海域にいたことから、トフィノ船舶交通サービス・センターのレーダーによって同船の動静が監視され、同船に対しVHFにより操業中の漁船群の情報が提供された。

## 第4 衝突にいたるまでの経過

天洋丸は、A、B両受審人ほか乗組員及び魚の加工に携わる事業員など23人が乗り組み、カナダ、バンクーバー島沖合で、操業中のキャッチャー・ボートからすりみ用原料魚であるパンフィック・ヘイ

クを洋上で買い付け船内加工を行う目的で、平成3年6月11日山口県徳山下松港を出港し、その後カナダ、ビクトリア港に入港して同国のオブザーバー2人とコーディネーター1人のほか、D社の社員及び乗組員や事業員を補充し、水や食料を補給して漁業許可証を受領したのち、途中、アメリカ合衆国ポートエンジェルス港に寄港して漁具を受取り操業の準備を整え、総員81人が乗り組み、船首5.50メートル船尾7.00メートルの喫水をもって、同月26日午後3時5分（カナダ太平洋岸標準時、以下同じ。）同港を発し、カナダ、バンクーバー島西岸のビール岬南方沖合の漁場に向かった。

A受審人は、同日午後10時ごろバンクーバー島西岸のビール岬南方沖合の漁場に到着し、仲積船の栄洋丸及び播洋丸の2隻と5隻のキャッチャー・ボートとを従えて船団を組み、翌27日午前10時ごろデリバリーを始めて原料魚を船内で加工する事業に従事し、以後、連日午前8時ごろデリバリーを開始し、夕刻ないし遅いときで午後10時ごろデリバリーを終え、夜間は加工した製品を順次付近で待機している仲積船を、3日置きぐらいに洋上接舷させてこれに積み替えたり、仲積み作業のないときは、ゆっくりと航行して造水しながら運航を続けていた。

A受審人は、カナダ西岸海域において、同海域に入域しようとする船舶に対し、船舶交通の海上通報システムがとられ、カナダのトフィノにあるトフィノ船舶交通サービス・センターが、バンクーバー島西岸の海岸線から12海里以内における船舶交通の管理を行っていることを知っており、当時、自船が船舶交通サービスの区域外にいたものの、1日3回定期的に同サービス・センターからのVHFの呼出しに応じ、自船の位置と操業模様を連絡して運航を続けていた。

こうして、B受審人は、同年7月22日午前7時ごろ甲板員とともに船橋当直に就き、機関を回転数毎分220にかけ、可変ピッチプロペラの翼角（以下「翼角」という。）を5度として約4.8ノットの速力で、最初のデリバリー予定のキャッチャー・ボートのバイキング・プライドと次のデリバリー予定のシークレストの位置を、在橋中のコーディネーターを介してトランシーバーで連絡をとって確認しながら、予定時刻に同キャッチャー・ボートと出会うよう漁船群の南端付近にあたるビール岬の南方17海里付近を南東進したのち、針路を変えて北東進していたところ、同時45分ごろ濃霧となって視程が60メートルばかりに狭められたので、甲板員を手動操舵に就けて続航した。

ところで、当時、バンクーバー島西岸のビール岬南方15海里付近の漁場には、天洋丸船団のほか、ポーランド共和国や中華人民共和国などの母船6隻とこれに付属するキャッチャー・ボート35隻ばかりが、それぞれ船団を組んで半径6海里以内の範囲に集結して操業を行っていた。

その後、B受審人は、同8時ごろキャッチャー・ボート側の漁獲物引渡しの準備が整ったことから、船長室に赴き、A受審人に霧で視界が制限される状況となっていること及びキャッチャー・ボート側の準備が整ったことの報告を行ったところ、同受審人からデリバリーの準備にかかるよう指示を受け、他船団がほとんど存在しない自船の南方にあたる広い海域にいるキャッチャー・ボートのバイキング・プライドとシークレストに向け接近をほかるため転針することとし、同時7分ごろ左転を開始し、針路を北から南に変えて反転を終え、同時13分ごろ北緯48度30.3分西経125度17.3分ばかりの地点で針路を190度（真方位、以下同じ。）に定め、ほんのわずかの間だけ翼角を上げて径75ミリメートル、長さ約150メートルのホーサーを船尾からながし終えたのち、翼角を5度に戻して約4.8ノットの速力で続航した。

A受審人は、同8時14分ごろ北緯48度30.2分西経125度17.4分ばかりの地点で昇橋して自ら操船の指揮に当たり、霧のため視界が60メートルばかりに狭められているのを認め、B受審人

に濃霧なので十分に気をつけるよう指示し、6マイルレンジとした2号レーダーを見ながら同受審人から報告を受け、左舷船首10度1.3海里ばかりのところバイキング・プライドを、また右舷船首30度1.3海里ばかりのところ次のデリバリー予定であるシークレストの映像をそれぞれ確認した。

このころA受審人は、2号レーダーで右舷船首71度5.5海里ばかりにトウハイのひときわ大きな映像を初めて認めたものの、同方向付近にはほかにも映像があり、トウハイの映像についてB受審人からポーランド共和国の母船であろうとの報告があったことから、自船と同じように操業している他国の母船で急速に接近することはないものと思い、同8時15分ごろ北緯48度30.1分西経125度17.5分ばかりの地点で、バイキング・プライドとの航過距離を少し離すつもりで針路を200度に転じたが、その後トウハイと著しく接近することを避けることができない状況となるかどうか判断できるよう、レーダーによるトウハイの動静監視を行うことなく、同船に注意を払わずに、航行中の動力船の灯火を表示していたものの、霧中信号を行わないまま続航した。

一方、当直中のB受審人は、A受審人の補佐に当たり、同受審人が昇橋したころ、6マイルレンジとした1号レーダーで右舷船首71度5.5海里ばかりにトウハイの映像を認めたが、当直に就いたころ付近でポーランド共和国の母船を認めていたところから、同母船であろうと思い、A受審人にその旨を報告し、その後同受審人も2号レーダーを見ておりトウハイの動静について知っているものと思い、1号レーダーで同船に対する動静監視を続け、キャッチャー・ボートとの接近に気をとられているA受審人にトウハイの接近模様を報告するなどの補佐を適切に行うことなく、同船にほとんど注意を払わないまま左右のウイングに出て周囲を見たり、時折1号レーダーを見たりしていたものの、トウハイが急速に接近していることには気付かなかった。

A受審人は、同8時26分ごろ北緯48度29.3分西経125度17.8分ばかりの地点に達したとき、トウハイが右舷船首63度2.4海里ばかりに接近し、その後著しく接近することを避けることができない状況となったが、バイキング・プライドに向け接近をはかることにのみ気をとられ、依然トウハイに対するレーダーによる動静監視を行っていなかったため、このことに気付かず、霧中信号を行うことも、自船に接近しつつあるバイキング・プライドに対し、トランシーバーで一時デリバリーを中止する旨を告げて、速やかに行きあしを止めるなどの措置をとらないまま進行した。

A受審人は、同8時31分ごろバイキング・プライドが左舷側至近のところを船尾方に向け航過したのを認め、翼角を2度として約3ノットに減じてデリバリー態勢をとり、その後同時32分ごろレーダーのレンジを0.75マイルに切り換えたとき、右舷船首65度0.7海里ばかりに、ひときわ大きなトウハイの映像を認め、しばらく同船の動静を見ているうち、同映像が自船に向け急速に接近してくるので他国の母船でないことに気付いた。

同8時33分ごろA受審人は、トウハイが右舷正横0.5海里ばかりに接近したとき、B受審人に汽笛で長音1回を吹鳴させたところ、間もなくトウハイの発した長音1回の汽笛音を聞き、注意を喚起するつもりで再び同受審人に汽笛で長音1回を吹鳴させたものの、なおも接近してくるので衝突の危険を感じ、同時33分半少し過ぎ左舵一杯を令し、続いて回頭力をつけるため自ら翼角を12度として左転中、通信長の「船が見えた」との叫び声を聞き、右舷方を見たところ低い霧の上にトウハイのマストのみを至近に視認して驚き、何とかキックで替わせないと急いで右舵一杯にとり直させて右回頭をはかったが及ばず、同8時35分北緯48度28.7分西経125度18.1分ばかりの地点において、ほぼ191度を向いて約3.2ノットの速力となった天洋丸の右舷側中央部やや後方に、トウハイの船首

が、前方から約87度の角度で衝突した。

当時、天候は霧で風力2の南東風が吹き、視程は60メートルばかりであった。

また、トウハイは、G船長、H三等航海士ほか34人が乗り組み、空倉のまま、船首4.70メートル船尾6.00メートルの喫水をもって、平成3年7月7日中華人民共和国青島港を発し、カナダ、バンクーバー港に向かった。

G船長は、バンクーバー島に接近した同月22日午前7時45分ごろ昇橋して操船の指揮に当たり、同8時ごろ北緯48度29.8分西経125度30.3分ばかりの地点で針路を98度に定め、機関を約14.3ノットの全速力前進にかけ、H三等航海士を補佐に、甲板員を操舵にそれぞれ就けてジュアン・デ・フカ海峡入口に向け進行したところ、前路に霧堤があり、霧の中を天洋丸が南下中で、同時14分ごろ北緯48度29.3分西経125度25.5分ばかりの地点に達したとき、レーダーで左舷船首15度5.5海里ばかりに天洋丸の映像を認めることができる状況であったが、レーダーによる見張りを十分に行っていなかったため、このことに気付かないまま続航した。

G船長は、やがて霧堤に接近し、同8時23分ごろ濃霧となって視程が60メートルばかりに狭められたが、安全な速力に減じることも、霧中信号を行うこともしないで全速力のまま進行し、同時26分ごろ北緯48度29.0分西経125度21.3分ばかりの地点に達したとき、天洋丸が左舷船首15度2.4海里ばかりに接近し、その後同船と著しく接近することを避けることができない状況となったが、天洋丸が霧中信号を行っていなかったこともあって、依然このことに気付かず、速やかに針路を保つことができる最小限度の速力に減じることも、必要に応じて行きあしを止めることもしないで進行した。

同8時28分ごろG船長は、トフィノ船舶交通サービス・センターからVHFの呼出しを受けてこれに応答し、その後同時30分ごろ再び同サービス・センターから呼出しを受け、前方に漁船群が存在するので進路を南東方に変えて漁船群を避けるよう警告を受けたものの、英語による通信内容の意味をよく理解できず、繰り返し問い合わせることもしないで、警告に従わず針路を変えないまま進行したところ、同時33分ごろ天洋丸の発した長音1回の汽笛音を聞いたので、汽笛で長音1回を吹鳴して続航中、同8時34分ごろようやく天洋丸と著しく接近していることに気付き、急いで機関を停止したが及ばず、ほぼ原針路のまま約13ノットの速力で、前不のとおりに衝突した。

## 第5 衝突後の経過

衝突の結果、天洋丸は、フィッシュ・ミール加工場及び機関室付近の右舷側外板に直径約8メートルの大破口を生じ、配電盤などを損傷したため船内がブラック・アウトとなり、間もなくトウハイが後進を始めて離れたことから、フィッシュ・ミール加工場及び機関室に大量の海水が浸入し、同8時50分ごろ衝突地点付近で船尾から沈没した。

退船命令を受けた乗組員のほとんどは、沈没前にそれぞれ船内から脱出し、自動展開した膨張式救命いかだに乗り移ったり、また海中に転落しているところをキャッチャー・ボートによって救助され、その後80人がトウハイに移乗し、逃げ遅れた事業員Iが行方不明となり、のち死亡と認定されたほか、衝突場所付近にいた操機手Jが熱傷を、また事業員Kが脳挫傷や頸椎捻挫などをそれぞれ負い、ヘリコプターで現地の病院に搬送され治療を受けた。

また、トウハイは、球状船首部に破口を伴う凹損を生じたほか、船首部両舷の外板及び船首ブルワー

クなどを損傷し、機関を後進にかけ天洋丸から離れたのち、天洋丸乗組員の救助作業に当たった。

#### (原因)

本件衝突は、霧のため視界制限状態となったカナダ、バンクーバー島西岸のビール岬南方沖合の漁場において、ジュアン・デ・フカ海峡に向けて東行中のトウハイが、霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもせず、カナダ、トフィノ船舶交通サービス・センターの進路変更についての警告に従わなかったばかりか、レーダーによる見張り不十分で、天洋丸と著しく接近することを避けることができない状況となった際、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて行きあしを止めなかったことに因って発生したが、低速力でカナダ漁船に向け南下中の天洋丸が、霧中信号を行わず、レーダーによる動静監視不十分で、右舷前方に認めたトウハイと著しく接近することを避けることができない状況となった際、速やかに行きあしを止めなかったこともその一因をなすものである。

天洋丸の運航が適切でなかったのは、船長がレーダーによるトウハイに対する動静監視を十分に行わなかったことと、当直航海士の船長補佐が適切でなかったこととによるものである。

#### (受審人の所為)

受審人Aが、霧のため視界制限状態となったカナダ、バンクーバー島西岸のビール岬南方沖合の漁場において、自ら操船の指揮に当たってカナダ漁船に向け低速力で南下中、レーダーでトウハイの映像を認めた場合、同船と著しく接近することを避けることができない状況となるかどうかを判断できるよう、レーダーによるトウハイの動静監視を十分に行うべき注意義務があったのに、これを怠り、自船と同じように操業している他国の母船で急速に接近することはないものと思い、カナダ漁船との接近模様に気をとられ、レーダーによるトウハイの動静監視を十分に行わ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。

受審人Bが、霧のため視界制限状態となったカナダ、バンクーバー島西岸のビール岬南方沖合の漁場をカナダ漁船に向け低速力で南下中、船橋当直に当たって船長を補佐する場合、レーダーで右舷前方にトウハイの映像を探知していたのであるから、同船に対する動静監視を続け、カナダ漁船との接近に気をとられている船長に対し、トウハイの接近模様を逐次報告するなどの補佐を適切に行うべき注意義務があったのに、これを怠り、船長もレーダーを見ておりトウハイの動静について知っているものと思い、動静監視を続けて、その接近模様を船長に逐次報告するなどの補佐を適切に行わなかったことは職務上の過失である。B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。

よって主文のとおり裁決する。