

令和3年門審第5号

裁 決

貨物船A貨物船B衝突事件

受 審 人 b 1

職 名 B水先人

水先免許 内海水先区一級水先人

補 佐 人 1人

本件について、当海難審判所は、理事官田之上輝美出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人b 1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2年2月15日09時21分少し前

山口県宇部港

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

総 ト ン 数 73,427トン

全 長 234.93メートル

機 関 の 種 類 ディーゼル機関

出 力 15,299キロワット
船 種 船 名 貨物船B
総 ト ン 数 34,321トン
全 長 198.00メートル
機 関 の 種 類 ディーゼル機関
出 力 8,370キロワット

3 事実の経過

(1) Aの設備等

Aは、船尾船橋型の鋼製ばら積み貨物船で、船首端から後方に約198メートル、左舷側から右方に約28メートルの船橋上部にGPSアンテナが設置されていた。

(2) Bの設備及び性能等

Bは、1軸右回りの固定ピッチプロペラを有した、船尾船橋型の鋼製ばら積み貨物船で、船首端から後方に約169メートル、左舷側から右方に約12メートルの船橋上部にGPSアンテナが設置され、船橋前面が船首端から168.8メートル後方に位置し、船橋には、レーダー2台、AIS及び航海情報記録装置等を備えていた。

操縦性能は、パイロットカード写中の記載によれば、バラスト状態において、全速力前進が機関回転数毎分67（以下、機関回転数については毎分のものを示す。）のとき対水速力11.5ノット、半速力前進が機関回転数58のとき対水速力10.0ノット、微速力前進が機関回転数43のとき対水速力7.4ノット、極微速力前進が機関回転数30のとき対水速力5.2ノットであった。

(3) b1受審人の水先経歴

同人は、平成28年1月に内海水先区一級水先人免許を取得した

後、約570隻の水先業務に当たり、宇部港のX社5号岸壁（以下「5号岸壁」という。）への着岸操船の経験が3回あった。

(4) 本件時におけるb1受審人の5号岸壁に着岸する際の操船計画

同人は、令和2年2月15日にBの水先人として、錨泊地点から5号岸壁に着岸するまでの水先業務を行うこととなった。

また、同人は、前日の14日に同船の水先業務を行うことが決定し、宇部港のX社6号岸壁（以下「6号岸壁」という。）にAが同日着岸していること及び同船が、翌15日Bが同岸壁北東方の5号岸壁に着岸する際、6号岸壁に引き続き着岸する予定であることを知っていた。

同人は、Aが6号岸壁に着岸していることを承知したうえで、宇部港の西防波堤（以下「西防波堤」という。）を左舷船首方に見て北上し、同防波堤を左舷正横方に見る頃、機関を中立運転として前進惰力で航行し、前進行きあしが残った状態でタグボートを併用して左回頭し、Aの船首から約50メートル離して、5号岸壁に出船右舷着で着岸する操船計画を14日に立てた。

(5) 本件発生に至る経緯

Aは、石炭51,268トンを積載し、船首10.96メートル船尾11.54メートルの喫水をもって、令和2年2月13日20時10分6号岸壁に船首を033度（真方位、以下同じ。）に向けて左舷着で着岸を開始した。

Aは、着岸を続けていたところ、翌々15日09時21分少し前宇部港西防波堤灯台（以下「宇部防波堤灯台」という。）から026度430メートルの地点において、船首が033度に向いたまま、その右舷船首に265度に向いたBの船首が前方から52度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力3の東南東風が吹き、潮候は上げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、ミャンマー連邦共和国籍の船長b2ほか同国籍の船員19人が乗り組み、空倉のまま、船首8.10メートル船尾9.30メートルの喫水をもって、同月10日14時12分（現地時間）中華人民共和国ホアンホア港を発し、越えて同月13日10時48分宇部港南方沖合の、宇部防波堤灯台から191度3.6海里の地点で錨泊を開始した。

b1受審人は、翌々15日08時20分Bに水先修業生1人と共に乗船し、08時36分前示錨泊地点を発進した。

b1受審人は、錨泊地点を発進するにあたり、b2船長からパイロットカードの提示を受け、巡回径や速力区分など、運動性能などの情報を確認した後、同船長にパイロットインフォメーションカードに基づき、使用する3隻のタグボートの配置と役割、5号岸壁に着岸する際の回頭要領等を説明したものの、着岸操船中に6号岸壁に着岸中のAに向かって著しく接近するおそれがあったが、これまでに3回、5号岸壁への着岸操船を無難に行っていたことから、今回も無難に同操船を行うことができるものと思い、船首配置に就いた乗組員に適時、6号岸壁に着岸中のAとの接近距離及び接近状況の報告を求めるなど、b2船長と着岸操船の打合せを十分に行わなかった。

b1受審人は、b2船長、三等航海士、操舵手及び水先修業生が在橋するなか、船橋前面のレピータコンパス付近に立ち、宇部港南方沖合を北上し、09時02分着岸時の操船支援のためにタグボート1隻を左舷船首に、同1隻を左舷船尾に、同1隻についてはラインを取らずに右舷船首にそれぞれ配置して航行を続けた。

b 1 受審人は、09時12分西防波堤を左舷正横方に見る宇部防波堤灯台から145度140メートルの地点で、船首が031度に向き、3.8ノットの速力（対地速力、以下同じ。）となったとき、機関を中立運転とし、09時17分少し前宇部防波堤灯台から050.5度340メートルの地点で、船首が023度に向き、1.3ノットの速力となったとき、左舷正横後15度170メートルのAの船首から約50メートル離して、5号岸壁に出船右舷着で着岸するため、機関を停止し、左舷船尾に配置したタグボートを併用して左回頭を開始した。

こうして、b 1 受審人は、船首配置に就いた乗組員から適時、Aとの接近距離及び接近状況の報告を受けないまま、Aに向かって著しく接近している状況に気付かずに左回頭を続け、09時20分半少し過ぎ右舷船首に配置したタグボートの乗組員からAの至近に接近しているとの報告を受け、急いで機関を全速力後進としたものの、及ばず、Bは、左回頭中、1.6ノットの速力となったとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは右舷船首に凹損等を、Bは左舷船首に凹損等をそれぞれ生じた。

（原因及び受審人の行為）

本件衝突は、Bが、錨泊地点を発進する際、着岸操船の打合せが不十分で、6号岸壁に着岸中のAに向かって著しく接近したことによって発生したものである。

b 1 受審人は、Bを5号岸壁に着岸させるために宇部港南方沖合の錨泊地点を発進する場合、着岸操船中に6号岸壁に着岸中のAに向かって著しく接近することのないよう、船首配置に就いた乗組員に適時、Aと

の接近距離及び接近状況の報告を求めるなど、b 2 船長と着岸操船の打合せを十分に行うべき注意義務があった。しかるに、b 1 受審人は、これまでに3回、5号岸壁への着岸操船を無難に行っていたことから、今回も無難に同操船を行うことができるものと思い、b 2 船長と着岸操船の打合せを十分に行わなかった職務上の過失により、Aに向かって著しく接近している状況に気付かないまま左回頭を続けて衝突を招き、A及びB両船それぞれに損傷を生じさせるに至った。

以上のb 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。

よって主文のとおり裁決する。

令和4年2月3日

門司地方海難審判所

審判官 前田 昭 広