

令和4年門審第1号

裁 決
貨物船A岸壁衝突事件

受 審 人 a 1
職 名 A船長
海技免許 五級海技士（航海）

受 審 人 a 2
職 名 A機関長
海技免許 五級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官松崎範行出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 2 の五級海技士（航海）の業務を1か月停止する。
受審人 a 1 を戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の日時時刻及び場所

令和2年8月26日22時38分半少し前

福岡県苅田港

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

総 ト ン 数 496トン
登 録 長 66.77メートル
機 関 の 種 類 ディーゼル機関
出 力 735キロワット

3 事実の経過

(1) 関係者の経歴等

ア a1受審人

(省略)

イ a2受審人

(省略)

(2) 本件発生に至る経緯

Aは、船尾船橋型の鋼製貨物船兼石材砂利運搬船で、操舵室前部中央に操舵スタンドを、同部右舷側に機関制御盤を、同部左舷側に1号レーダー、2号レーダー及びGPSプロッターをそれぞれ備え、a1及びa2両受審人ほか2人が乗り組み、空倉のまま、船首1.1メートル船尾3.2メートルの喫水をもって、令和2年8月26日22時30分苅田港のX社3号栈橋を発し、同港のY社No.6栈橋に向かった。

発航するにあたり、a1受審人は、苅田港内を自ら操船して航行する予定であったが、平素、a2受審人が船長職を執ることが多く、苅田港での離着岸操船及び港内操船の経験が豊富であったので、同人に操船を任せておけば支障なく航行できるものと思い、自ら操船指揮を執ることなく、船尾配置に就いた。

a2受審人は、1号レーダー及びGPSプロッターを作動させ、単独で船橋で操船に当たり、22時33分半少し前苅田港北防波堤灯台（以下「北防波堤灯台」という。）から210度（真方位、以

下同じ。) 1,580メートルの地点で、針路を008度に定め、9.2ノットの速力(対地速力、以下同じ。)で手動操舵によって進行した。

a 2受審人は、荻田港内を北上し、22時36分半少し前北防波堤灯台から233度830メートルの地点に至り、緩やかに左転を開始した。

22時37分少し前 a 2受審人は、北防波堤灯台から243度740メートルの地点に達したとき、松山ドルフィンと称する岸壁まで380メートルのところとなり、その後緩やかに左転しながら同ドルフィンに向かって進行する状況となったが、船首及び船倉両配置の作業状況を見ることに気をとられ、GPSプロッターで自船と同ドルフィンとの位置関係を把握するなど、船位の確認を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

こうして、a 2受審人は、松山ドルフィンに向かって緩やかに左転しながら続航中、22時38分少し過ぎ船首至近に同ドルフィンを認め、機関を全速力後進にかけたものの、及ばず、22時38分半少し前北防波堤灯台から272度720メートルの地点において、Aは、船首が340度を向き、6.0ノットの速力となったとき、同ドルフィンに衝突した。

当時、天候は曇りで風力5の南東風が吹き、潮候は上げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

a 1受審人は、船尾甲板で作業していたところ、衝撃を感じ、直ちに昇橋して事後の措置に当たった。

衝突の結果、Aは、球状船首部に圧壊等を生じたが、のち修理され、松山ドルフィンは、上部コンクリートに欠損等を生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件岸壁衝突は、夜間、荻田港において、Y社No.6 棧橋に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、松山ドルフィンに向かって進行したことによって発生したものである。

運航が適切でなかったのは、船長が自ら操船指揮を執らなかったことと、船橋で操船に当たっていた機関長が船位の確認を十分に行わなかったことによるものである。

a 2 受審人は、夜間、荻田港において、単独で船橋で操船に当たり、Y社No.6 棧橋に向けて航行する場合、松山ドルフィンに向かって進行することがないように、GPSプロッターで自船と同ドルフィンとの位置関係を把握するなど、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、船首及び船倉両配置の作業状況を見ることに気をとられ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、緩やかに左転しながら松山ドルフィンに向かって進行する状況に気付かずに同ドルフィンへの衝突を招き、船体及び同ドルフィンに損傷を生じさせるに至った。

以上のa 2 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1か月停止する。

a 1 受審人は、夜間、荻田港を航行する場合、松山ドルフィンに向かって進行することがないように、自ら操船指揮を執るべき注意義務があった。しかるに、同人は、平素、a 2 受審人が船長職を執ることが多く、荻田港での離着岸操船及び港内操船の経験が豊富であったので、同人に操船を任せておけば支障なく航行できるものと思い、自ら操船指揮を執らなかった職務上の過失により、船橋で操船に当たっていたa 2 受審人が船位の確認を十分に行わず、松山ドルフィンに向かって進行して同ドルフィンへの衝突を招き、船体及び同ドルフィンに損傷を生じさせるに

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 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 5 月 2 5 日

門司地方海難審判所

審判官 山 本 哲 也