

令和4年門審第27号

裁 決

貨物船A貨物船B衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 三級海技士（航海）

指定海難関係人 b 1

職 名 B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 a 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3年9月23日03時03分少し前

大分港

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

貨物船B

総 ト ン 数 747トン

63,915トン

全	長	72.24メートル	249.90メートル
機	関の種	ディーゼル機関	ディーゼル機関
出	力	1,471キロワット	11,350キロワット

3 事実の経過

Aは、船尾船橋型鋼製貨物船で、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、同部左舷側にレーダー2台を、同部左舷側天井にGPSをそれぞれ備え、a受審人ほか6人が乗り組み、空倉のまま、船首1.1メートル船尾3.7メートルの喫水をもって、次航海待機のため、大分港内で錨泊することとし、令和3年9月21日08時00分大分港大在公共ふ頭を発し、08時15分同ふ頭北方沖合の錨地に至り、大分港日吉原泊地北防波堤北灯台（以下「日吉原灯台」という。）から276度（真方位、以下同じ。）1,400メートルの地点で、水深26メートルの海底に右舷錨を投下して錨鎖を3節繰り出し、船首を南方に向け、錨泊中の船舶を示す形象物を表示して錨泊を開始した。

a受審人は、船橋に見張り員を配置せず、自身が約4時間おきに昇橋して見張りを行い、翌22日18時00分日没前に昇橋し、錨泊中の船舶が示す灯火を表示するとともに甲板を照らす作業灯を点灯して降橋し、24時00分再び昇橋してレーダー及び目視により周囲の状況を確認して降橋した。

降橋したとき、a受審人は、船橋を無人とする状況であったが、錨泊中の船舶が示す灯火を表示したうえ、作業灯も点灯していたので、航行中の他船が錨泊中の自船を避けてくれるものと思い、甲板部職員が交替で船橋当直を行うなど、船橋当直を適切に維持することなく、自室に退いて休息した。

a受審人は、翌々23日02時58分少し過ぎ衝突地点で、船首が262度を向いていたとき、右舷船尾46度750メートルのところに、

Bが存在し、その後同船が自船に向首したまま衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったものの、依然船橋を無人としたままだったので、この状況に気付かなかった。

こうして、a受審人は、Bに対して注意喚起信号を行わずに錨泊を続け、03時03分少し前日吉原灯台から276度1,400メートルの地点において、Aは、船首が262度を向いたまま、その右舷船尾部にBの左舷船首部が後方から6度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の南風が吹き、潮候はほぼ低潮時に当たり、視界は良好であった。

a受審人は、乗組員からBとの衝突を知らされ、船橋に赴き、事後の措置に当たった。

また、Bは、船尾船橋型鋼製貨物船で、操舵室前部中央に操舵スタンドを、同部左舷側に機関制御盤を、同部右舷側にレーダー2台及び電子海図情報表示装置をそれぞれ備え、インド共和国籍のb2船長ほか同国籍船員22人が乗り組み、ナフサ80,035トンを積載し、同月1日06時00分（現地時間）バーレーン王国シトラ港を発し、大分港に向かった。

b2船長は、越えて23日00時05分速吸瀬戸南口の水先人乗下船海域に至り、船首尾12.1メートルの等喫水をもって、b1指定海難関係人を乗船させて水先業務に就け、当直航海士を機関操作に、操舵手を操舵にそれぞれ当たらせ、航行中の動力船を示す法定灯火を表示し、レーダー2台及び電子海図情報表示装置を作動させて同瀬戸を北上した。

ところで、b1指定海難関係人は、大分港の7号錨地（以下「7号錨地」という。）から約5海里となった地点で減速を開始し、7号錨地から約3.5海里の地点までに機関を後進にかけることができる6.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）以下まで減速し、同錨地手前で2ノ

ットの速力以下まで減速して左舷錨を投下する操船計画を立てていた。

また、b 1 指定海難関係人は、本件時、内海水先区一級水先人水先免状を受有し、Bの水先業務に就いていたが、令和3年12月14日に水先免状返納届出書を提出し、同業務を廃業した。

b 1 指定海難関係人は、速吸瀬戸を北上後、別府湾を西行し、02時36分頃7号錨地まで約4.3海里となったとき、船長に対し港内全速力の機関回転数62回転以下まで減速するよう要請し、02時39分少し過ぎ日吉原灯台から032度3.1海里的の地点で、針路を225度に定め、11.3ノットの速力で手動操舵により進行した。

b 1 指定海難関係人は、定針したとき、船首方3.5海里にAの錨泊中の船舶が示す灯火を初認し、02時48分半日吉原灯台から015度1.4海里的の地点で、機関を操作しようとしたものの、機関回転数が62回転以下まで落ちていなかったため機関が操作できず、船首を左右に振って減速を開始した。

b 1 指定海難関係人は、02時53分半日吉原灯台から343度1,700メートルの地点で、機関を中立運転とし、更に減速するため船首を左右に振りながら続航していたところ、左転したままだったので、機関を後進にかけようとしたものの、機関を後進にかけることができる速力6.5ノット以下まで落ちていなかったため機関が操作できず、船首右舷方の7号錨地に向けることを断念し、目前に迫るAを注視しながら進行した。

02時58分少し過ぎb 1 指定海難関係人は、日吉原灯台から309度1,200メートルの地点で、船首が204度を向き、6.4ノットの速力となったとき、Aが右舷船首12度750メートルのところとなり、その後同船に向首したまま衝突のおそれがある態勢で接近する状況を認識していたが、極微速力後進にかけたものの、全速力後進にかけるなど、

行きあしの逡減措置を十分にとらなかった。

こうして、b 1 指定海難関係人は、B を避けることなく続航し、0 3 時 0 0 分機関を全速力後進にかけたものの、及ばず、B は、船首が 2 6 8 度を向き、1. 5 ノットの速力になったとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、A は、右舷船尾部のフェアリーダークプロテクターに擦過傷等を、B は、左舷船首部外板に擦過傷をそれぞれ生じた。

(航法の適用)

本件は、夜間、港則法が適用される大分港において、同港で錨泊中の A と同港に入航中の B とが衝突したもので、発生地点が防波堤の入口付近や航路内でなく、同法に適用できる航法規定がないことから、一般法である海上衝突予防法が適用される。

海上衝突予防法には、航行中の船舶と錨泊中の船舶に適用する定型的な航法規定がないので、本件は、同法第 3 8 条及び第 3 9 条の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、大分港において、航行中の B が、行きあしの逡減措置が不十分で、前路で錨泊中の A を避けなかったことによって発生したが、A が、船橋当直の維持が不適切で、注意喚起信号を行わなかったことも一因をなすものである。

a 受審人は、夜間、大分港において、錨泊する場合、船橋を無人とすることのないよう、甲板部職員が交替で船橋当直を行うなど、船橋当直を適切に維持すべき注意義務があった。しかるに、同人は、錨泊中の船舶が示す灯火を表示したうえ、作業灯も点灯していたので、航行中の他船が錨泊

中の自船を避けてくれるものと思い、船橋当直を適切に維持しなかった職務上の過失により、自船に向首したまま衝突のおそれがある態勢で接近するBに気付かず、注意喚起信号を行わずに錨泊を続けて同船と衝突する事態を招き、A及びB両船にそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

以上のa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5年2月21日

門司地方海難審判所

審判官 山 本 哲 也