

令和5年門審第10号

裁 決

貨物船A陸上施設衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 三級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官小林努出席のうえ審理し、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2年9月12日21時25分半少し過ぎ

福岡県博多港第2区

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

総トン数 7,432トン

全 長 136.25メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 5,220キロワット

3 事実の経過

Aは、バウスラスタ及び5翼固定ピッチプロペラと2枚のシリング舵により構成されたベクツインラダーをそれぞれ備えた船首船橋型鋼製コンテナ運搬船で、a受審人ほか13人が乗り組み、コンテナ223個を積載し、船首4.57メートル船尾5.11メートルの喫水をもって、令和2年9月12日16時50分関門港を発し、博多港第2区に向かった。

ところで、博多港第2区の香椎パークポート5号岸壁（以下「5号岸壁」という。）上には、岸壁法線に平行して2本のレールが敷設され、陸上施設としてレール上を移動するガントリークレーンが配置されていた。

a受審人は、20時25分博多港北方沖合で昇橋し、船橋当直中の三等航海士から操船を引き継いで同航海士を補佐に、甲板員を操舵にそれぞれ当たらせて入港操船に就き、レーダー及びGPSプロッターを作動させて同沖合を南下し、20時50分入港部署を発令して港域に入った。

a受審人は、20時58分中央航路に入航し、21時02分博多港東防波堤灯台（以下「東防波堤灯台」という。）から295度（真方位、以下同じ。）1.89海里の地点で同航路を出航するとともに東航路に入航し、船首が061度を向き、12.6ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって同航路を東行した。

a受審人は、21時08分東防波堤灯台から336度1.47海里の地点に至り、機関用意と同時に減速を開始し、21時11分半東防波堤灯台から358度1.64海里の地点で、船首が063度を向き、10.4ノットの速力で東航路を出航し、減速を続けA着岸予定の5号岸壁に向かった。

東航路を出たとき、a受審人は、5号岸壁まで1.26海里となり、北方からの強風を受けると、風下の5号岸壁に向けて圧流されるおそれがあったが、北風が風速毎秒10メートルには至ることなく著しく圧流されることはないものと思ひ、岸壁までの距離を確保したうえで接近するなど、風圧流に対する措置を十分にとらなかった。

a受審人は、5号岸壁に接近中、北方からの強風を受けて5号岸壁に向けて圧流され、21時25分半少し過ぎ東防波堤灯台から029度2.35海里の地点において、Aは、船首が080度を向き、2.3ノットの速力となったとき、その右舷船首部が5号岸壁上のガントリークレーンに衝突したのち、球状船首が5号岸壁側壁に衝突した。

当時、天候は曇りで風力5の北風が吹き、潮候は下げ潮の中央期で、福岡市には強風注意報が発表されていた。

衝突の結果、右舷船首部及び球状船首に凹損を伴う擦過傷を生じ、ガントリークレーンは脱線、走行装置等に損傷を生じ、5号岸壁側壁は防舷材の損傷、壁面のひび割れ等を生じたが、のちいずれも修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件陸上施設衝突は、夜間、博多港において、福岡市に強風注意報が発表された状況下、5号岸壁に接近する際、風圧流に対する措置が不十分で、5号岸壁に向けて圧流されたことによって発生したものである。

a受審人は、夜間、博多港において、福岡市に強風注意報が発表された状況下、5号岸壁に接近する場合、圧流されるおそれがあったのだから、風下の5号岸壁に向けて圧流されることのないよう、岸壁までの距離を確保したうえで接近するなど、風圧流に対する措置を十分にとるべき注意義務があった。しかるに、a受審人は、北風が風速毎秒10メー

トルには至ることなく著しく圧流されることはないものと思ひ、風圧流に対する措置を十分にとらなかつた職務上の過失により、5号岸壁に向けて圧流されて陸上施設への衝突を招き、船体、5号岸壁上のガントリークレーン及び5号岸壁に損傷をそれぞれ生じさせるに至つた。

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。

よつて主文のとおり裁決する。

令和5年10月12日

門司地方海難審判所

審判官 山 岸 雅 仁