

平成29年9月中に海難審判所で言い渡された26件の裁決がホームページに掲載されました。(11/15)

地方海難審判所(全国8か所) 26件

衝突9, 乗揚7, 衝突(単)4, 死傷等4, 施設等損傷1, 遭難1

(関係船舶隻数)

漁船12, プレジャーボート10, 貨物船7, 引船2, 輸送船・遊漁船・交通船・警戒船各1

9月中に地方海難審判所で言い渡された裁決26件のうち, 1件 [貨物船と引船列との衝突事件: 横浜地方海難審判所]の概要をご紹介します。

(中央の海難審判所(東京)で言い渡された裁決はありませんでした。)

公表された裁決書をもとに, 当協会の責任で編集しましたので, ご参考にしてください。

なお, 詳細は海難審判所のホームページでご確認願います。

http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/29nen/3yh/yh2909/28yh038.html

ちなみに, 海難審判所(東京)に地域管轄はなく, 以下の**重大な海難**を対象としています。

重大な海難 (海難審判法施行規則第5条)

- 1 旅客が死亡若しくは行方不明となった場合, 又は2人以上の旅客が重傷となった場合
- 2 5人以上が死亡又は行方不明となった場合
- 3 火災又は爆発によって船舶が運航不能となった場合
- 4 油等の流出によって環境に重大な影響を及ぼした場合
- 5 旅客船, 100総トン以上の漁船又は300総トン以上の船舶が全損となった場合
- 6 特に重大な社会的影響を及ぼしたものとして海難審判所長が認めたもの

横浜地方海難審判所 裁決書(H29.9) (A)貨物船第三十八さだ丸 (B)引船第十八山和丸引船列 衝突事件

<概要>
 霧で視界制限状態となった加布良古水道において、南下する貨物船（492ト・5人乗組、石材約1,500ト積載）と北上する引船列（98.95ト・3人乗組、空倉で無人の台船（60m）を船尾にえい航）とが衝突した。

<発生日時・場所>
 平成27年8月4日(火)06時10分・加布良古水道

<損傷>
 (A船) 船首外板に亀裂を伴う凹損
 (B船) えい航ワイヤの切断、台船の船種外板に破口を伴う凹損

<受審人>
 A船船長（5級海技士(航海)）←【補佐人（8人）付】
 B船船長（4級海技士(航海)）←【補佐人（1人）付】

<航法の適用>
 加布良古水道における南下船と北上船との衝突であり、衝突付近海域には特別法の適用はないため、一般法である海上衝突予防法が適用される。
 同水道の可航幅が約500mであることから予防法9条の狭水道にあたり、両船が右側端に寄って航行することが安全であり、かつ実行に適する状況であったと認められることから、同条第1項が適用される。また、霧のため視界制限状態であったと認められるため、予防法19条が適用される。

《原因》
 両船が右側端へ寄せることもなく、霧中信号を行わず安全な速力としないまま航行中、A船はレーダーによる動静監視不十分で、B船はレーダーによる見張り不十分で、ともに相手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とき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて停止しなかったことによる。

《懲戒》
 A船船長:レーダーによる動静監視を十分に行わなかった職務上の過失により、相手引船列と著しい接近を避けることができない状況となったことに気づかなかつた → 戒告
 B船船長:レーダーによる見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、相手船に気づかなかつた → 戒告

