

平成29年10月中に海難審判所で言い渡された29件の判決が、ホームページに掲載されました。(H30.1.12)

区分	海難審判所(東京) 1件	地方海難審判所(全国8箇所) 28件
事件種類(件)	衝突1	乗揚14, 衝突6, 衝突(単)4, 死傷等3, 転覆1
関係船舶(隻)	貨物船2	漁船11, プレジャーボート7, 貨物船6, 遊漁船4, 油送船2, 旅客船・交通船・巡視船・作業船各1

平成29年10月中に言い渡された判決29件のうち、海難審判所判決1件[貨物船同士(1隻は外国籍)の衝突事件]の概要をご紹介します。

公表された判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/tokyou/tk29/28tk001.pdf](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/tokyou/tk29/28tk001.pdf)

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

## <概要>

夜間、港則法の特定港である沖縄県金武中城港の新港水路屈曲部付近で、入航する貨物船(960t・石材/砂利採取運搬船・5人乗組・当時は空倉)と出航する外国籍貨物船(2,982t・14人乗組・当時は木材チップ1,600t積載)とが衝突した。

## <発生日時・場所>

平成26年11月15日(土)19時19分僅か前  
沖縄県金武中城港(中城新港西防波堤東灯台から328°1,430m)

## <損傷>

A:右舷中央部外板に破口を生じて浸水し沈没。その後廃船。  
(Aの乗組員はBにより救助)

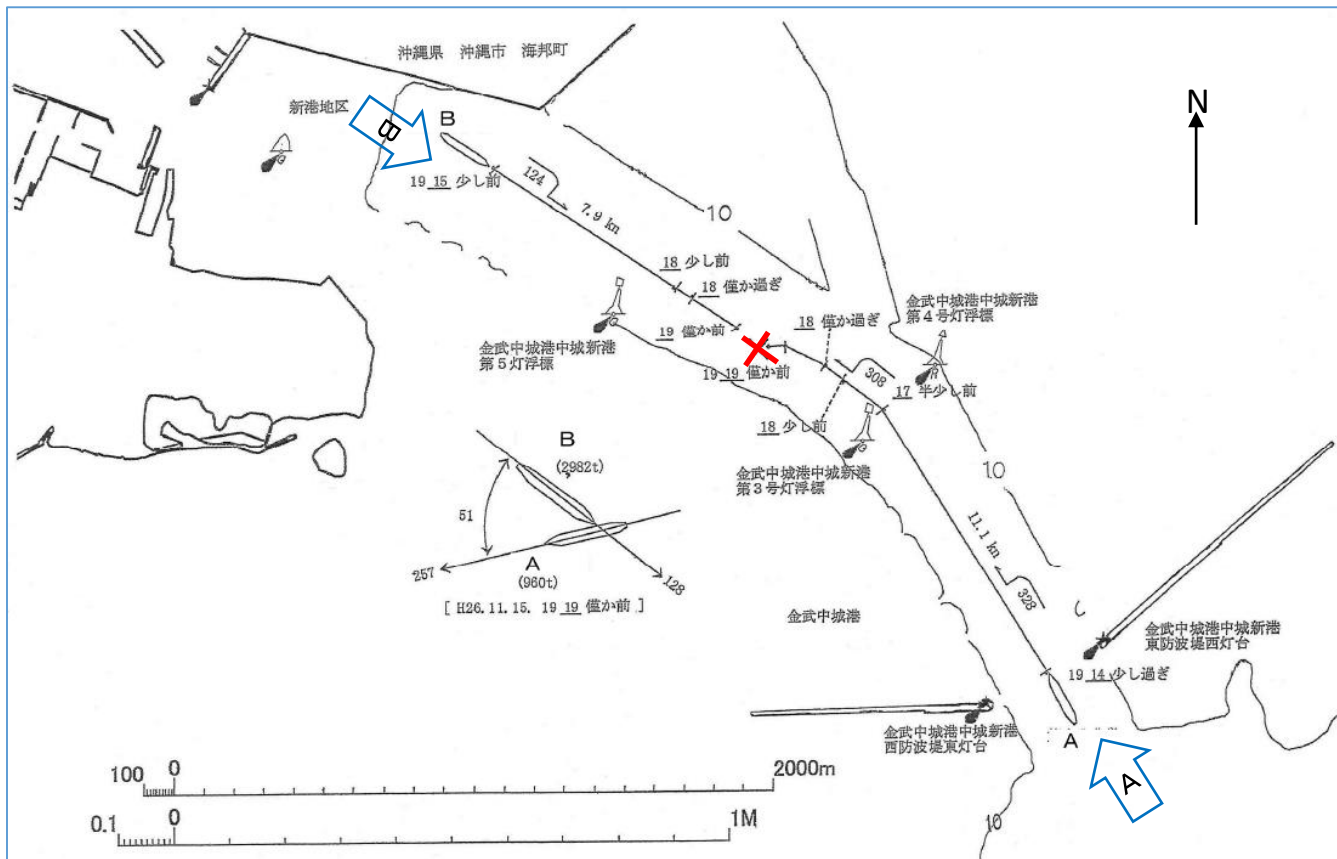
B:船首部に破口を伴う凹損等。

## <受審人>

A:船長a(四級海技士(航海))【←補佐人8人】

<航法の適用> 新港水路は港則法12条で定められた航路ではないので、一般法である海上衝突予防法によって律することとなり、同法第9条(狭水道等の右側端航行)が適用される。

両船が互いに左舷を対して無難に航過できる状況下、衝突1分前にAが着岸予定岸壁に向け左転を開始したことにより、衝突の危険が生じたもので、同法38・39条により“船員の常務”によって律する。



## 《原因》

夜間、金武中城港において、入航中のAが、新港水路の右側端に寄って航行しなかったばかりか、見張り不十分で、互いに左舷を対して無難に航過する態勢で同水路の中央やや右側を出航中のBに対し、港奥の着岸予定岸壁に向け左転を開始して新たな衝突の危険を生じさせたことによって発生。  
Bが、同水路の右側端に寄って航行しなかったばかりか、警告信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかったことも一因。

## 《懲戒》

船長a:夜間、金武中城港に入航する際、夜間に出航する船舶はいないものと思い、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、互いに左舷を対して無難に航過する態勢で同水路の中央やや右側を出航中のBに気付かないまま、港奥の着岸予定岸壁に向け左転を開始し、同船に対して新たな衝突の危険を生じさせた。  
→ 四級海技士(航海)の業務を1箇月停止