

令和4年10月に海難審判所で言い渡された裁決21件が、ホームページに掲載されました(令和4年12月)

区 分	地方海難審判所 (函館1、仙台2、横浜3、神戸6、広島3、門司2、長崎2、那覇2)	21件 32隻
海難種類(件)	衝突9、乗揚5、衝突(単)4、死傷等2、転覆1	計21件
関係船舶(隻)	漁船11、プレジャーボート7、貨物船4、旅客船2、遊漁船2、非自航船2、引船1、押船1、作業船1、その他1 (プレジャーボート:モーターボート5、水上オートバイ1、手漕ぎボート1)	計32隻
死 傷 者(人)	死亡 1、行方不明 なし、負傷 10	計11人

上記のうち、神戸地方海難審判所及び広島地方海難審判所の裁決2件について、“概要版”を作成しました
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、詳細は海難審判所HPでご確認ください

- ① 京都府伊根漁港沖合で遊漁船とモーターボートとが衝突した事例
伊根漁港東方沖合で、ともに南下する遊漁船とモーターボートとが衝突した
- ② 愛媛県松山港で旅客船とモーターボートとが衝突した事例
松山港で、東行する旅客船と南下するモーターボートとが衝突した

海難防止への
インフォメーション

① 遊漁船A(登録長10.32m) モーターボートB(登録長6.27m) 衝突事件

(京都府伊根漁港東方沖合で、ともに南下する遊漁船とモーターボートとが衝突した)

【海難概要】 伊根漁港東方沖合において、遊漁船A(登録長10.32m、1人乗組、釣り客9人乗船)が舞鶴港へ向けて南下中、モーターボートB(登録長6.27m、1人乗組、同乗者1人)が宮津港に向け右転、増速しながら南下中、両船が衝突した

【発生日時】 令和元年11月9日 16時37分
【発生場所】 京都府伊根漁港東方沖合
【死傷者】 負傷2人(B船の船長及び同乗者)
【損傷等】 A船: 左舷船首部外板に擦過傷
 B船: 右舷船首部外板に破口等、廃船処理

《航法の適用》海上衝突予防法(予防法)第38条、第39条が適用される

- ・ 衝突地点付近の海域には特別法である港則法及び海上交通安全法の適用がないので、**予防法**が適用される
- ・ B船が、そのままの針路、速力を保持すれば、南下するA船が同じく南下するB船の船首方を無難に航過する態勢であったところ、B船が衝突の30秒前、両船間の距離が190メートルのところ**右転して増速したことによって衝突のおそれがある見合い関係が発生したもので、定型的な航法を適用することができない**
- ・ 従って、**予防法第38条、第39条の船員の常務**で律するのが相当

《原因等》 伊根漁港東方沖合において、両船が南下中、

B船: **見張り不十分**で、無難に航過する態勢のA船の前路に向けて右転して増速し、新たな衝突の危険を生じさせた(主因)

B船長は、接近する他船を見落とすことのないよう、見張りを十分に行うべきであった

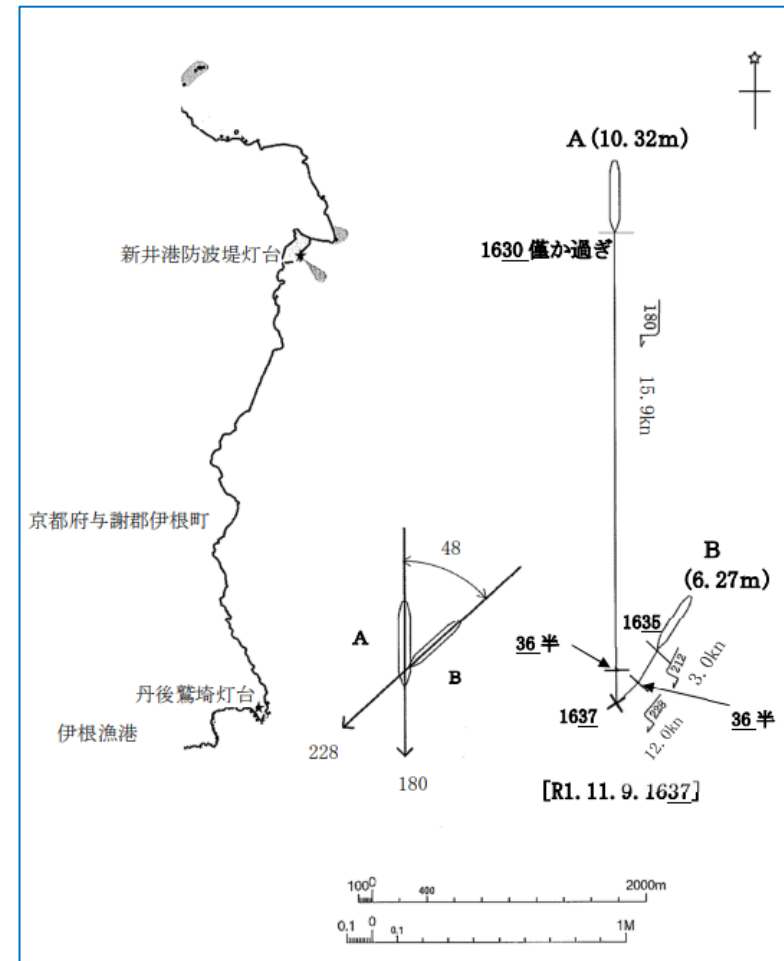
A船: **見張り不十分**で、警告信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかった(一因)

A船長は、接近する他船を見落とすことのないよう、見張りを十分に行うべきであった

《背景》

B船長: 定針したとき、周囲に船舶を認めなかったため、航行の支障となる他船はいないものと思っていた

A船長: 定針したとき、船首方に船舶を認めなかったため、航行の支障となる他船はいないものと思っていた



[受審人]

- (B船) 船長: 小型船舶操縦士 → 1か月業務停止
 (A船) 船長: 小型船舶操縦士 → 戒告

《懲戒》

海難防止への
インフォメーション

② 旅客船A(185トン) モーターボートB(3.1トン) 衝突事件

(愛媛県松山港で、東行する旅客船と南下するモーターボートとが衝突した)

【海難概要】 松山港第1区において、旅客船A(185トン、4人乗組、旅客30人乗船、車両5台積載)が松山市西岸の高浜地区に向けて東行中、モーターボートB(3.1トン、1人乗組、同乗者1人)が同港三津地区の係留地に向けて南下中、両船が衝突した

(航法の適用) 港則法第18条第1項が適用される

- ・港則法が適用される松山港において、昼間、互いに他の船舶の視野の内にある状況下、A船とB船とが衝突した
- ・B船が総トン数20トン未満の汽船であることから港則法の汽艇に、A船が総トン数20トン以上の船舶であることから同法の汽艇以外の船舶に該当する
- ・両船が互いに視認すれば、このことを認識し得ると認められることから、港則法第18条第1項によって律するのが相当である

《原因等》 松山港第1区において、

B船: 動静監視不十分で、汽艇以外の船舶に該当するA船の進路を避けなかった(主因)

B船長は、東行中のA船を右舷船首方に視認した場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、Aに対する動静監視を十分に行うべきであった

A船: 警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかった(一因)

A船長は、B船が衝突のおそれがある態勢で自船の進路を避ける気配を見せないまま間近に接近するのを認めた場合、直ちに行きあしを止めるなど、衝突を避けるための協力動作をとるべきであった

《背景》 B船長: 船首甲板の洗浄作業に気をとられていた

A船長: 漁船は小回りが利くので、B船が自船を避けるものと思っていた

【受審人】

(B船) 船長: 小型船舶操縦士 → 戒告

(A船) 船長: 五級海技士(航海) → 戒告

《懲戒》

【発生日時】 令和3年6月12日 16時17分

【発生場所】 愛媛県松山港第1区

【死傷者】 なし

【損傷等】 A船: 左舷後部外板に擦過傷
B船: 船首部に亀裂等

