

平成31年2月中に海難審判所で言い渡された裁決が、ホームページに掲載されました。(H 31.4)

| 地方海難審判所(全国8箇所) 28件 | |
|--------------------|---|
| 事件種類(件) | 衝突8, 乗揚8, 死傷等4, 運航障害2, 衝突(単)2, 施設等損傷2, 転覆及び機関損傷各1 |
| 関係船舶(隻) | モーターボート15, 漁船11, 貨物船3, 遊漁船2, 水上オートバイ2, 旅客船, 引船及び瀬渡船各1 |

平成31年2月中に言い渡された裁決28件のうち、

1件[出航する無灯火の漁船と入航する漁船とが船だまりの入り口付近で衝突した事件:門司地方海難審判所]の概要をご紹介します。
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。

(中央の審判所(東京)で言い渡された裁決はありませんでした。)

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/31nen/6mj/mj3102/30mj009.pdf

ちなみに、海難審判所(東京)に地域管轄はなく、全国で発生した、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人以上の旅客が重症となった場合
- 2 5人以上が死亡また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

【海難概要】 鹿児島県坊泊漁港の船だまり入り口付近において、A船(1.5トン)は出航中、B船(1.1トン)は入航中、A船の右舷船尾部とB船の船首部とが衝突した。

【発生日時】 平成29年3月16日 01時30分

【発生場所】 鹿児島県坊泊漁港坊泊地区

【死傷者】 A船長が右外傷性気胸等の重傷

【損傷等】 A船は、右舷船尾部に圧壊等を、B船は、船首部に破口、亀裂等を生じた。

《原因》

夜間、A船が、法定灯火を表示することなく、無灯火の状態で航行したばかりか、動静監視不十分で、B船の前路に進出したことが原因である。

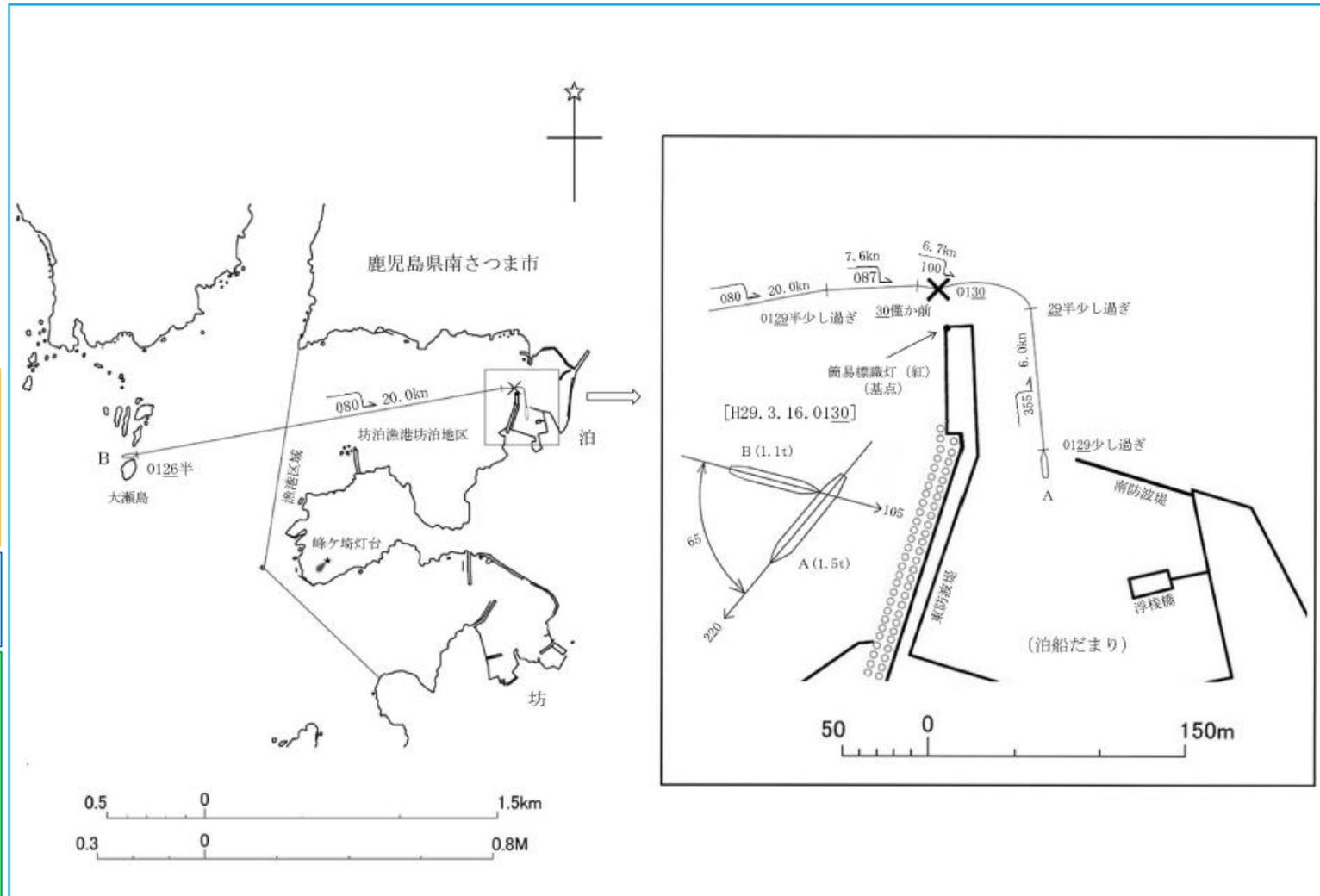
《懲戒》 A船長：小型船舶操縦士の業務を1箇月停止
B船長：懲戒しない(原因とならない)

《原因の背景》

A船長は、東方に移動するB船の白及び緑灯を初めて見たとき、B船は東防波堤の沖合を大回りして入航するものと考え、右舷を対して無難に航過できると思い、その後、動静監視を十分に行わなかった。

A船長は、きびなごの魚群を見つけたら船だまり内でも操業するつもりで魚群探索を行い、光が漏れないように、法定灯火を表示していなかった。

B船長は、東防波堤に接近したので針路を100度に転じた直後、船首至近にA船を認め、右舵をとって機関の回転数を減じたが、衝突した。



《航法の適用》

- ①衝突地点付近は特別法の適用がないので、海上衝突予防法が適用される。
- ②A船が無灯火なので定型的航法は適用されない。
- ③したがって、予防法第38条、第39条の、船員の常務を適用するのが相当である。