

平成30年9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 30.11)

	地方海難審判所(全国8か所) 27件
事件種類(件)	衝突12, 乗揚7, 衝突(単)4, 施設等損傷, 死傷等, 転覆及び遭難各1
関係船舶(隻)	漁船16, モーターボート10, 遊漁船5, 貨物船4, 油送船, 押船, 引船, 起重機船及び旅客船各1

平成30年9月中に言い渡された裁決27件のうち, 1件[貨物船と漁船の衝突事件:神戸地方海難審判所]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/30nen/4kb/kb3009/30kb017.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

【**海難の概要**】 大阪湾北部において、A船(498トン)が東行中、B船(9.7トン)が南下中、A船の船首がB船の左舷前部に衝突した。

【**発生日時**】 平成29年9月4日 13時25分

【**発生場所**】 阪神港堺泉北第7区

【**死傷者**】 なし

【**損傷等**】 A船: 左舷前部外板に擦過傷
B船: 船首部外板に破口等

《**原因**》 両船が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近中、**船長Bが、見張り不十分で、前路を左方に横切るA船の進路を避けなかった**ことが主たる原因であるが、**船長Aが、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**ことも一因である。

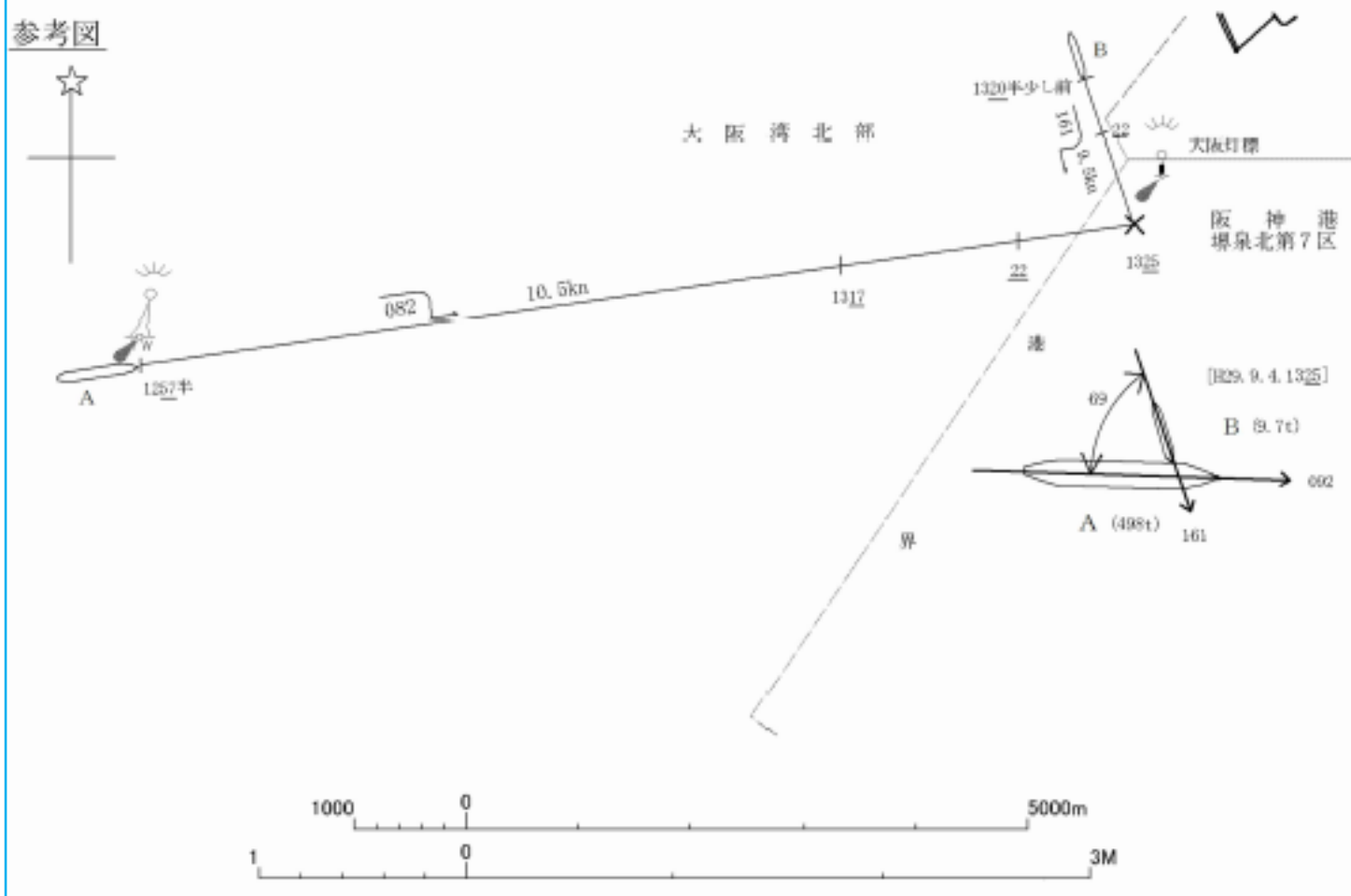
《航法の適用》

海上衝突予防法15条(横切り船)

衝突地点は港則法の適用海域であるが、両船間に衝突のおそれがある見合い関係が生じたのは海上交通安全法が適用される海域であるので、港則法を適用するのは適当でない。また、海上交通安全法には、本件に適用すべき航法規定がないので、**一般法である海上衝突予防法が適用される**。そして、本件は、**両船が互いに進路を横切る態勢で接近し衝突に至ったことから、同法15条(横切り船)の航法が適用される**。

《**懲戒**》 船長B: 小型船舶操縦士の業務を1箇月停止
船長A: 戒告(三級海技士(航海))

参考図



《**原因の背景**》 船長Bは、操業を終えて帰航のため発進した直後であり、**船尾甲板の海水洗浄作業に気をとられ、見張りを十分に行わなかった**ので、A船の存在も、衝突のおそれがあることも知らなかった。

船長Aは、B船と衝突のおそれがある態勢で接近するのを知っていたが、**いずれB船が自船の進路を避けるものと思っていて、警告信号も、協力動作も行わず、直前の避航操船は間に合わなかった**。