

## 平成30年6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 30.8)

	地方海難審判所(全国8か所) 21件
事件種類(件)	衝突8, 乗揚6, 死傷等4, 衝突(単)3
関係船舶(隻)	漁船12, モーターボート6, 貨物船5, 水上オートバイ3, 旅客船, 押船, 作業船及びバージ各1

平成30年6月中に言い渡された裁決21件のうち、1件[押船列のバージと漁船の衝突事件: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/30nen/6mj/mj3006/29mj042.pdf](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/30nen/6mj/mj3006/29mj042.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**】 A船(138トン)がB船(84.57メートル)とA船押船列を形成して錨泊中, B船とC船(16トン)とが衝突した。

【**発生日時**】 平成29年7月18日 07時23分

【**発生場所**】 長崎県壱岐島東方沖合

【**死傷者**】 なし

【**損傷等**】 B船: 左舷船首部外板に擦過傷等  
C船: 船首部に圧壊等(いずれも修理された)

《**原因**》 船長Cが、居眠り運航の防止措置が不十分で, 居眠りに陥り, 錨泊していたA船押船列を避けなかった。

《**懲戒**》

船長C: 小型船舶操縦士の業務を1箇月停止

船長A: 原因とならず**不懲戒**

《**航法の適用**》

海上衝突予防法38条, 39条(船員の常務)

A船押船列は、海砂採取作業中で操縦性能制限船に該当するものの、操縦制限船の形象物を表示せず、錨泊船の形象物のみを表示していたので、予防法18条(各種船舶間の航法)は適用できず、錨泊船として取り扱うことになり、同法に、錨泊船と航行中の船舶の航法規定がないことから、38条, 39条の船員の常務が適用される。

《**原因の背景**》

船長Cは、居眠りしていないときでも警報音がうるさいという理由で、以前から船橋航海当直警報装置の電源を切っていた。

船長Cは、背もたれ肘掛け付きの椅子に腰掛け、自動操舵により進行し、他船がいなかったのが気が緩み、眠気を感じ始めたとき一旦椅子から立ち上がったが、発航前に十分睡眠をとっていたので、まさか居眠りに陥ることはないと思い、再び椅子に腰掛けて居眠りに陥った。

