

平成30年12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 31.2)

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)	乗揚 1	乗揚8, 衝突(単)7, 衝突6, 負傷3, 転覆2, 浸水及び遭難各1
関係船舶(隻)	押船 1, バージ1	漁船9, モーターボート8, 旅客船3, 押船2, バージ2, 遊漁船2, 交通船2, 貨物船2, 水上オートバイ2, ヨット, 巡視艇, 油送船, カーフェリー及び引船各1

平成30年12月中に言い渡された裁決29件のうち、海難審判所(東京)の裁決1件[押船A被押バージB乗揚事件]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。

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/tk30/28tk004.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】 A船(418トン)は、バージBと押船列を構成して豊後水道を航行中、浅所に乗り揚げた。
【発生日時】 平成28年4月7日 01時10分
【発生場所】 大分県保戸島東方沖合(北ノ瀬)
【死傷者】 なし
【損傷等】 Bの船底に破口を生じて浸水し、佐伯湾に錨泊して乗組員は搭載艇により退船したが、AとBが嵌合したまま転覆し、のち解撤された。

《原因》

夜間、保戸島東方沖合において、宮崎港に向け航行中、船位の確認が不十分で、北ノ瀬に向首進行した。

《懲戒》

三等航海士(当直航海士): 船位の確認を十分に行わなかった⇒五級海技士(航海)の業務を1箇月停止

《原因の背景》

三等航海士は、右舷側を追い越すこととした左舷前方の同航の引船列との航過距離を確かめることに気をとられ、船位の確認を十分に行わなかった。

《関連事項》

- ① A船のレーダーは、海岸線カードによる地形情報とGPSによる位置情報を重畳表示できるようになっており、北ノ瀬は赤色の印で表示されていた。
- ② 船長は、レーダーに予定針路線を設定し、船橋当直者に同針路線上の航行を指示していた。
- ③ 三等航海士は、北ノ瀬が存在することを知っていた。
- ④ 三等航海士は、左舷船首方に左舷を対して航過する態勢の反航船の灯火を認めたので、自船より遅い同航の引船列の右舷側を追い越すこととし、針路を右に転じて(181度)進行した。
- ⑤ 三等航海士は、レーダーで北ノ瀬に向首していることが分かり、同瀬に近づく前に左転して予定針路に寄せるつもりでいたが、同航引船列の灯火を見ながら進行し、船位の確認を十分に行わなかったため、北ノ瀬に接近する状況に気付かなかった。

