

令和元年5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。(令和元年7月)

地方海難審判所(全国8箇所) 18件	
事件種類(件)	衝突7, 乗揚4, 施設損傷4, 運航阻害1, 衝突(単)1, 転覆1
関係船舶(隻)	モーターボート10, 漁船9, 貨物船3, 引船1, 交通船1, 漁業取締船1

令和元年5月中に言い渡された裁決18件のうち,

1件[京浜港の汐見運河で先航する交通船と後続する引船とが衝突した事件:横浜地方海難審判所]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/3yh/yh3105/30yh056.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】 京浜港東京第3区の汐見運河において、A船(14トン)及びB船(8.5トン)がともに東行中、後続するA船の船首が先航するB船の船尾部右舷側に衝突した。

【発生日時】 平成30年5月21日 09時00分

【発生場所】 京浜港東京第3区

【死傷者】 B船長が左眼窩内側壁骨折(入院4日間)

【損傷等】 A船は、船首部防舷材に擦過痕を、B船は、船尾部右舷側防舷材に亀裂を生じた。

《原因》

A船が、先航するB船との十分な船間距離を確保しなかったことと、B船が、見張り不十分で、警告信号を行わずに、A船の前路で停留したことが原因である。

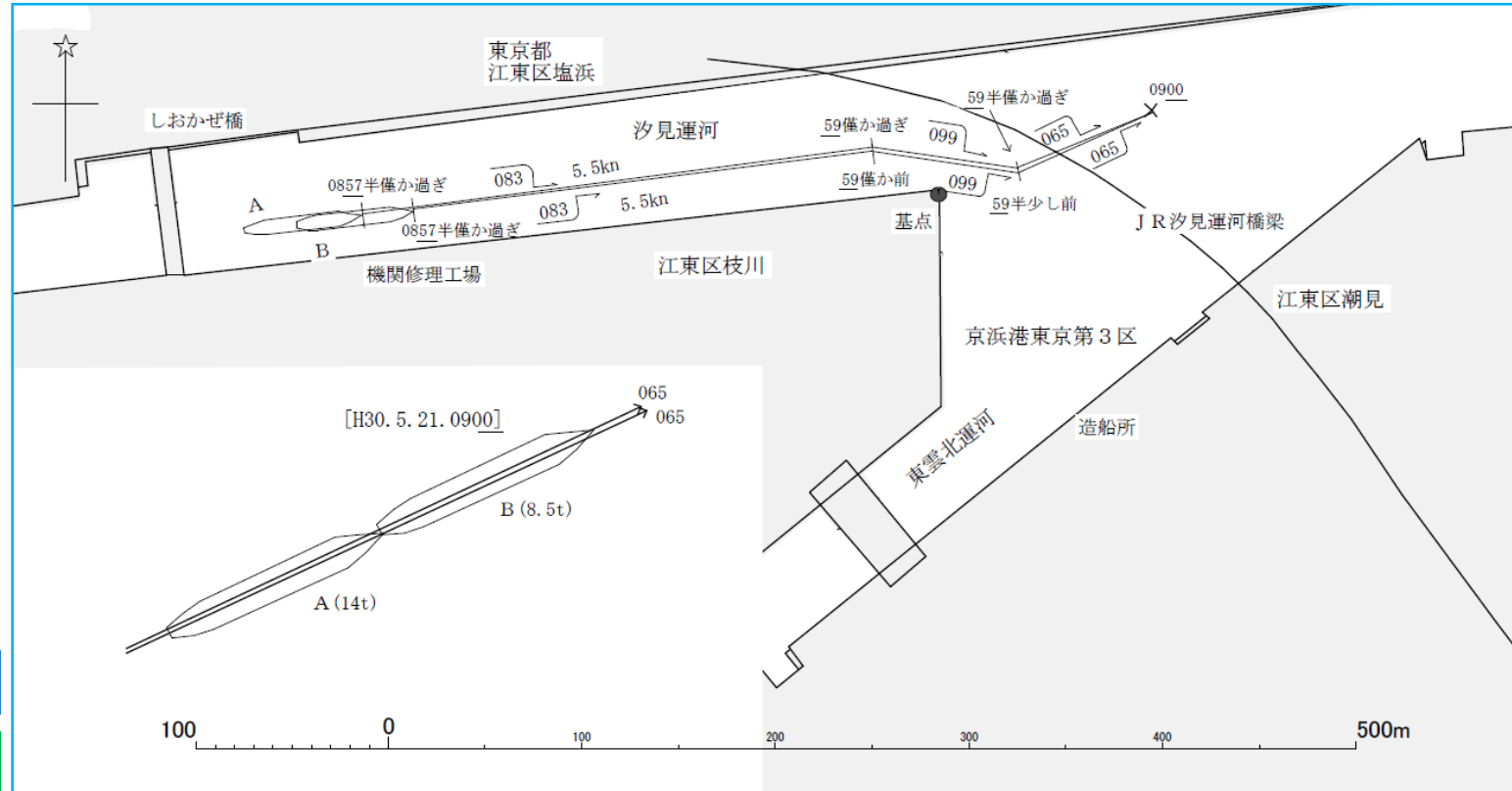
《懲戒》 A船長: 戒告

B船長: 戒告

《原因の背景》

A船長は、機関修理工場を離岸したB船を、船首方約30mに見て後続したが、B船に何かあっても機関を使用すれば手前で停止できると思い、B船との十分な船間距離を確保せず、衝突直前に右舷の造船所を見ていた。

B船長は、修理工場を離岸する直前に周囲を一見して他船を見掛けなかったことから、その後も周囲に船舶はいないと思い、見張りを十分に行わなかったため、正船尾30mのところA船が後続していることに気付かず、機関の修理箇所を確かめるため、警告信号を行わないで停留した。



《航法の適用》

- ①港則法第9条及び同法施行規則第6条により、「港内において、他の船舶の交通の交通の妨げとなるおそれがある運河等で停留してはならない」と定められている。
- ②本件の場合、B船は、運河ではあるが可航幅約350mの水域の北岸に寄って停留したもので、また、A船は、B船を認識しており、衝突まで約3分間の時間があつたことから、B船がA船の航行を妨げる状態で停留したとは認められず、したがって、上記港則法の規定は適用できない。
- ③両船は、衝突の約3分前からほぼ同じ針路及び速力で転針を繰り返しており、可航水域の形状や橋脚の存在により、両船が針路、速力を保持して進行すると予想できないことから、予防法の定型的航法は適用できず、同法第38条、第39条の、船員の常務を適用するのが相当である。