

令和5年9月に海難審判所で言い渡された裁決24件が、ホームページに掲載されました(令和5年11月)

区分	地方海難審判所(函館3、仙台2、横浜6、神戸2、広島3、門司3、長崎4、那覇1)	24件 33隻
海難種類(件)	衝突8、乗揚7、衝突(単)4、死傷等2、施設等損傷2、転覆1	計24件
関係船舶(隻)	漁船12、貨物船6、モーターボート5、旅客船3、水上オートバイ3、遊漁船2、瀬渡船1、引船1	計33隻
死傷者(人)	死亡2、行方不明0、負傷15	計17人

上記事件のうち、横浜地方海難審判所の裁決2件について、“概要版”を作成しました  
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、詳細は海難審判所HPでご確認ください

① 漁船A(14トン) 自動車運搬船B(59,440トン) 衝突事件

夜間、伊良湖水道南東方沖合において、南下するA船と西行するB船が衝突した

② 貨物船A(5,730トン) 貨物船B(499トン) 衝突事件

名古屋港第1区において、北上するA船と南下するB船が衝突した

海難防止への  
インフォメーション

# ① 漁船A(14トン) 自動車運搬船B(59,440トン) 衝突事件

(夜間、伊良湖水道南東方沖合において、南下するA船と西行するB船が衝突した)

**【海難概要】** 夜間、伊良湖水道南東方沖合において、A船(14トン、2人乗組)が南下中、水先人が水先をしているB船(59,440トン、23人乗組、車両814台積載)が西行中、A船の左舷船首部とB船の左舷船首部が衝突した

**【発生日時】** 令和3年12月20日04時26分僅か過ぎ  
**【発生場所】** 伊良湖水道南東方沖合  
**【死傷者】** なし  
**【損傷等】** A船：左舷船首部等に凹損及びマストに折損等  
B船：左舷船首部外板に修理不要の擦過傷

## (航法の適用) 海上衝突予防法(予防法)第15条(横切り船の航法)が適用される

- ・衝突地点付近は、海上交通安全法が適用される海域であるが、同法には、本件に適用される航法規定がないので、一般法である予防法が適用される
- ・両船は、共に航行中の動力船で、互いに視野の内にあり、互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近して衝突に至ったもので、見合い関係が生じたのち、両船がそれぞれ要求される動作をとる時間的、距離的余裕が十分にあったと認められることから、**予防法第15条(横切り船の航法)が適用される**

**《原因等》** 夜間、伊良湖水道南東方沖合において、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、

A船：**動静監視不十分**で、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらずに左転した(等因)

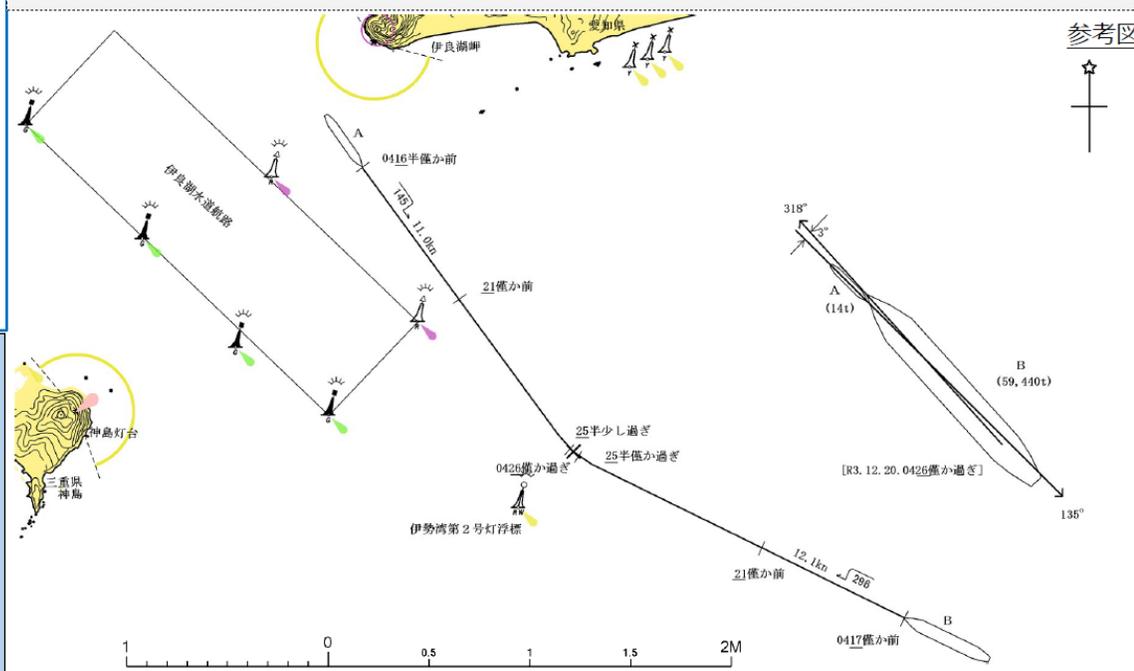
[ 船長Aは、B船に対する動静監視を十分に行うべきであった ]

B船：**早期にA船の進路を避ける措置をとらなかった**(等因)

[ 水先人Bは、早期にA船の進路を避ける措置をとるべきであった ]

**《背景》** ・船長Aは、B船が自船の前路を無難に航過すると思った

・水先人Bは、今までの経験から漁船が接近して針路を変えることがあったので、0.5海里に接近するまで様子を見てから避航すればよいと思った



### 【受審人】

(A船) 船長：小型船舶操縦士

(B船) 水先人：伊勢三河湾水先区一級水先人

### 《懲戒》

→戒告

→戒告

\* 本裁決は、R5.9.25に言い渡されました。  
詳細は海難審判所のHPでご確認下さい

海難防止への  
インフォメーション

## ② 貨物船A(5,730トン) 貨物船B(499トン) 衝突事件

(名古屋港第1区において、北上するA船と南下するB船が衝突した)

**【海難概要】** 名古屋港第1区において、A船(5,730トン、12人乗組、セメント約5,000トン積載)が北上中、B船(499トン、4人乗組、スチールコイル約1,500トン積載)が南下中、A船の船首とB船の左舷船首部が衝突した

**【発生日時】** 令和4年7月12日07時20分半僅か前

**【発生場所】** 名古屋港第1区

**【死傷者】** なし

**【損傷等】** A船：球状船首に凹損等

B船：球状船首に破口等

### (航法の適用) 港則法第18条第2項(小型船の避航義務)が適用される

- ・衝突地点付近は、港則法上の「船舶交通が著しく混雑する特定港」である名古屋港第1区で、同法第18条第2項は、「名古屋港において、小型船(総トン数500トン以下の船舶であって汽艇等以外のもの)は、『小型船及び汽艇等以外の船舶』(以下本稿では『大型船舶』という。)の進路を避けなければならない。」と定めている。
- ・衝突地点が名古屋港北航路の航路外で、両船は互いに視野の内にあり、A船が『大型船舶』であることを示す国際信号旗1をマストに掲げていて、A船がB船を小型船、B船がA船を『大型船舶』にそれぞれ該当すると容易に識別できたことから、**港則法第18条第2項(小型船の避航義務)が適用される**

### 《原因等》名古屋港第1区において、『大型船舶』に該当するA船と小型船に該当するB船が互いに接近した際、

A船：**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(一因)**

[船長Aは、警告信号を行い、衝突を避けるための協力動作をとるべきであった]

B船：**『大型船舶』に該当するA船の進路を避けなかった(主因)**

[船長Bは、『大型船舶』に該当するA船の進路を避けるべきであった]

- 《背景》**
- ・船長Aは、VHFの交信で双方の意志(右舷対右舷での航過)を確認しているのので、互いに右舷を対して無難に航過できると思った
  - ・船長Bは、VHFの交信で双方の意志(右舷対右舷での航過)を確認しているのので、いずれA船が北航路の西側に寄って航過距離を確保すると思った

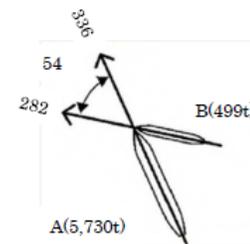
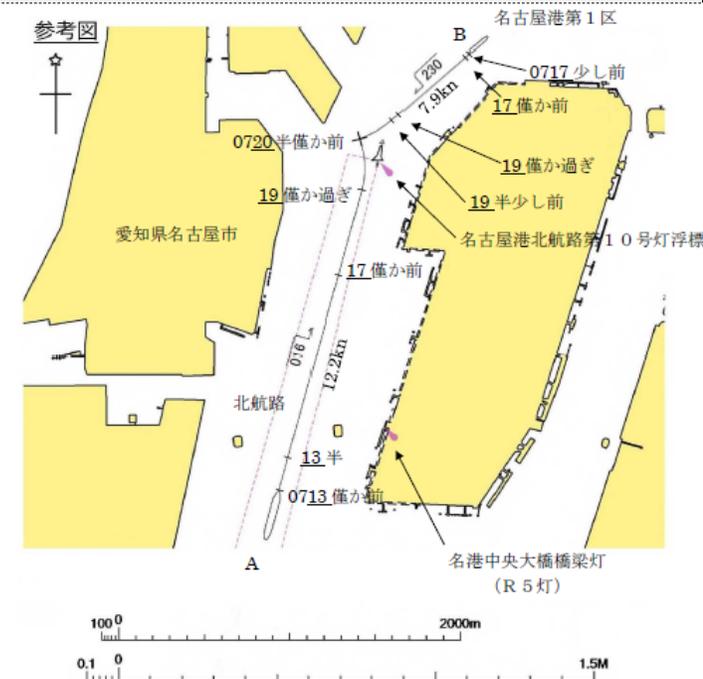
**【受審人】**

**《懲戒》**

(A船) 船長：三級海技士 → 戒告

(B船) 船長：三級海技士 → 業務停止1か月

\* 本裁決は、R5.9.14に言い渡されました。  
詳細は海難審判所のHPでご確認下さい



[R4.7.12.0720 半僅か前]