

令和6年1月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6年3月)

国土交通省
海難審判所
Japan Marine Accident Tribunal

裁決の閲覧 審判予定表 全国の海難審判所 サイトマップ リンク集

[ホーム](#) > 裁決の閲覧について

裁決の閲覧について

このページでは、海難審判所が言い渡した裁決を閲覧することができます。

更新情報

- 各地方海難審判所の裁決は、**令和5年1月から令和6年1月まで**に言い渡しがあったものを閲覧できます。
- 海難審判所(東京)の裁決は、**平成30年1月から令和6年1月まで**に言い渡しがあったものを閲覧できます。

裁決の閲覧

海難審判所名をクリックすると、その海難審判所の裁決一覧ページに移動します。

上記事件のうち、海難審判所(東京)と神戸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(199トン) 乗揚事件

愛媛県鹿島東方沖合において、東行中のA船が浅所に乗り揚げ、破口を生じて沈没し、後に廃船処理された

② 貨物船A(499トン) 漁船B(4.9トン) 衝突事件

兵庫県家島諸島西方沖合において、航行中のA船と漁ろうに従事しているB船が衝突し、両船にそれぞれ損傷を生じた

海難防止への
インフォメーション

① 漁船A(199トン) 乗揚事件

(愛媛県鹿島東方沖合において、東行中のA船が浅所に乗り揚げ、破口を生じて沈没し、後に廃船処理された)

【海難概要】 愛媛県鹿島東方沖合において、A船(199トン、4人乗組、活魚12トン積載)は、養殖魚運搬の目的で、宿毛湾の養殖施設を発進し、愛媛県南宇和郡愛南町内泊沖合の養殖施設(以下「内泊養殖施設」)に向かうに当たり、船長が、同施設へ至るGPSプロッターの航跡が消失していることを知り、鹿島東方約700メートル沖合の浅所(以下「鹿島東方浅所」)の拡張状況を把握していなかったものの、鹿島東方沖合を東行中、同浅所の暗岩に乗り揚げ、船体に破口を生じて沈没し、後に廃船処理された

《原因等》 内泊養殖施設に向けて、宿毛湾の養殖施設を発進するに当たり、船長が:水路調査を十分に行わなかった

〔船長は、海図を詳しく調査して鹿島東方浅所を避けた針路法を計画するなど、水路調査を十分に行うべきであった〕

《背景》・船長は、黒磐(くろばえ)の水上岩から離せば無難に航行できると思った

《参考》

- ・海図W151(豊後水道)には、鹿島東方浅所が浅い区域を示す水色に着色されて等深線で囲まれ、同浅所南部の水上岩とその周囲に危険界線が描かれて黒磐の名称が、同北部に5.3メートルの水深表示がそれぞれ記載されていた
- ・鹿島東方浅所は、A船に装備されていたレーダーをGPSプロッターの重畳表示に設定すると、レーダー画面には、黒磐の水上岩とその周囲に赤色の点線が表示されるものの、拡大表示にしても同浅所の区域は表示されなかった
- ・船長は、内泊養殖施設で、たびたび養殖魚を積み込んでおり、海図W151を参照し、黒磐の水上岩付近が浅所であることは認識していたものの、鹿島東方浅所の拡張状況を把握せず、鹿島東方沖合をGPSプロッターに残された航跡を頼りに航行していた

【発生日時】 令和3年6月9日10時45分

【発生場所】 愛媛県鹿島東方沖合

【死傷者】 なし(全員が救助された)

【損傷等】 右舷船首部船底外板に破口等を生じて沈没し、後に廃船処理された

参考図



【受審人】

船長: 三級海技士(航海) → **《懲戒》** 業務停止1か月

* 本裁決は、R6.1.19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(499トン) 漁船B(4.9トン) 衝突事件

(兵庫県家島諸島西方沖合において、航行中のA船と漁ろうに従事しているB船が衝突し、両船が損傷した)

【海難概要】 兵庫県家島諸島西方沖合において、A船(499トン、5人乗組、空倉)が航行中、B船(4.9トン、1人乗組)が漁ろうに従事していることを示す形象物を表示しないで4.0ノットの速力でえい網中、A船の船首がB船の右舷船首部に衝突し、両船にそれぞれ損傷を生じた

【航法の適用】海上衝突予防法(予防法)第18条(各種船舶間の航法)が適用される

- ・衝突地点付近の海域は特別法である海上交通安全法の適用海域であるが、同法には本件に適用される航法規定がないことから、一般法である予防法が適用される
- ・両船は互いに視野の内にあり、A船は航行中の動力船で、B船は、操縦性能が制限されるえい網中で、トロールにより漁ろうに従事していることを示す形象物を表示していなかったものの、船尾方へ延びるえい網索及び低速力で移動する様子から、B船が漁ろうに従事していることが分かる状況であったと認められることから、**予防法第18条(各種船舶間の航法)が適用される**

【原因等】 兵庫県家島諸島西方沖合において、両船が、衝突のおそれがある態勢で接近する状況となった際、

A船：**動静監視不十分**で、漁ろうに従事しているB船の進路を避けなかった(主因)

[二等航海士Aは、動静監視を十分に行うべきであった]

B船：**見張り不十分**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なかった(一因)

[船長Bは、見張りを十分に行うべきであった]

【背景】・二等航海士Aは、B船が航行中でA船の前路を無難に航過すると思った
・船長Bは、漁獲物の選別作業に気を奪われた

【発生日時】 令和4年10月5日14時34分僅か前

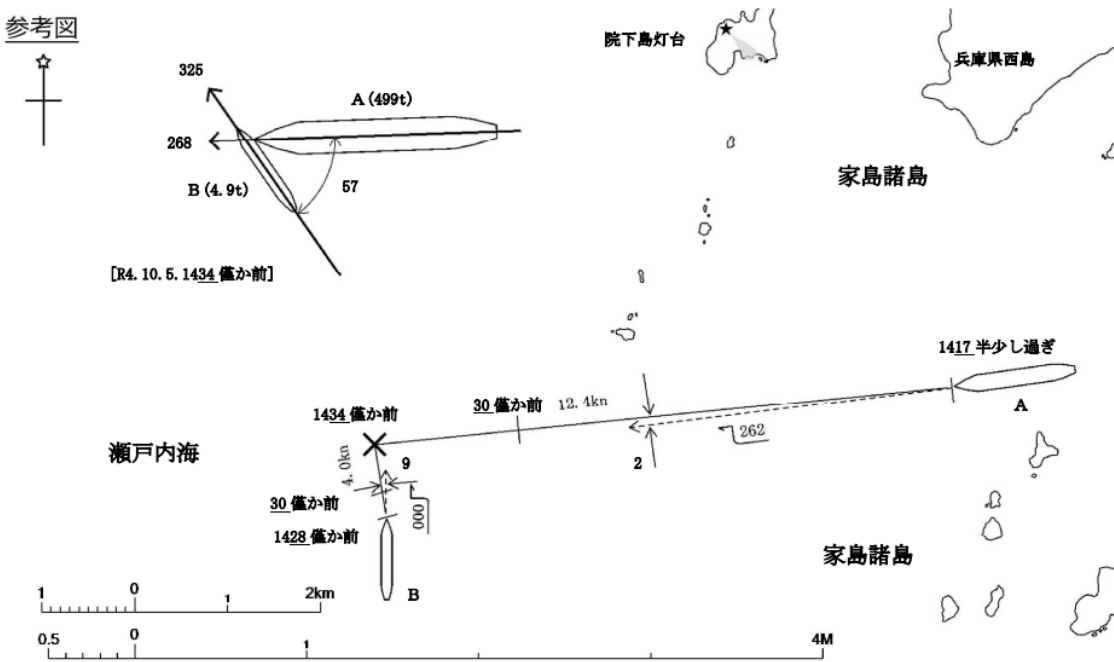
【発生場所】 兵庫県家島諸島西方沖合

【死傷者】 なし

【損傷等】 A船：球状船首に擦過傷

B船：右舷船首部船側外板、同部甲板に亀裂、右舷船首部防舷材に破損等

参考図



【受審人】

(A船) 二等航海士：四級海技士(航海) → 業務停止1か月

(B船) 船長：小型船舶操縦士 → 戒告

《懲戒》

* 本裁決は、R6.1.17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