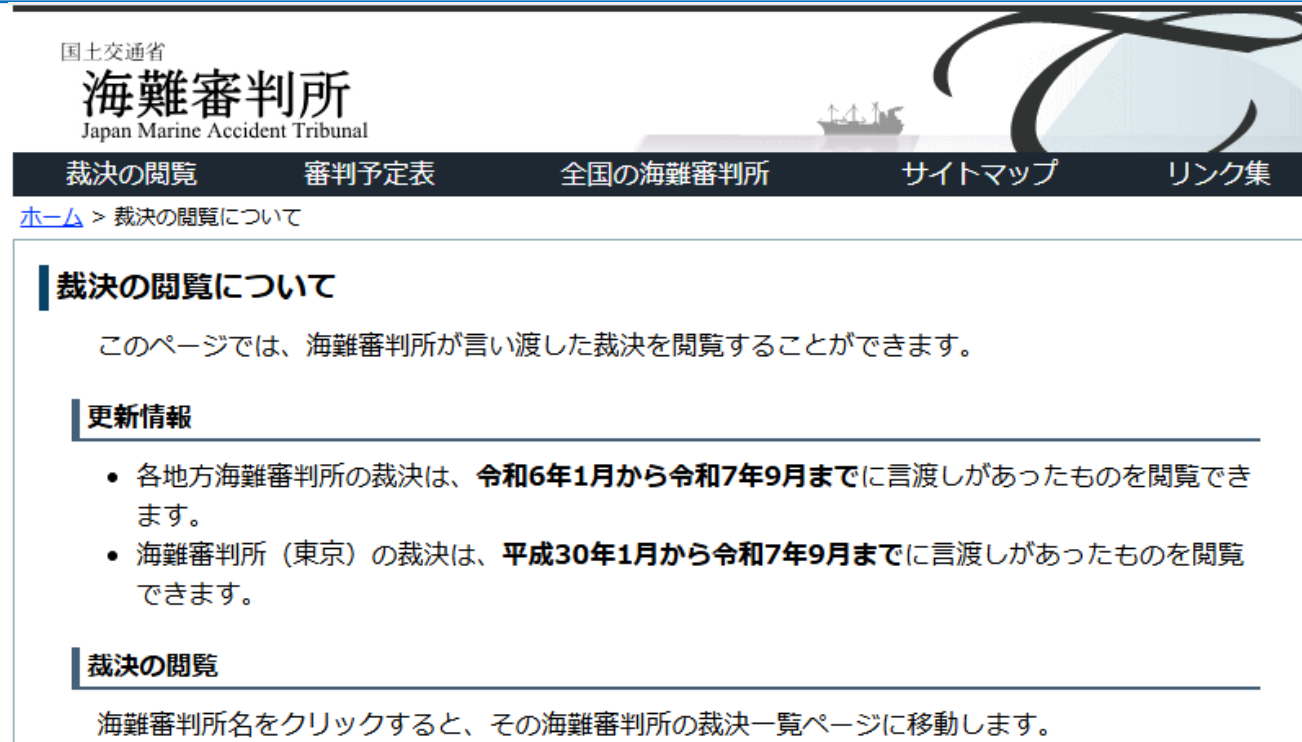


令和7年9月に海難審判所で言い渡された裁決が、ホームページに掲載されました(令和7年11月)



上記事件のうち、広島地方海難審判所と門司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 貨物船A(499トン) 油送船B(1,350トン) 衝突事件

夜間、安芸灘において、南下するA船が、南下するB船を追い越す態勢で衝突し、両船が損傷した

② 貨物船A(4,335トン) 岸壁 衝突事件

関門港田野浦区において、太刀浦ふ頭4号岸壁に着岸操船中のA船が、同岸壁に衝突した

海難防止への
インフォメーション

① 貨物船A(499トン) 油送船B(1,350トン) 衝突事件

(夜間、安芸灘において、南下するA船が、南下するB船(外国籍船)を追い越す態勢で衝突し、両船が損傷した)

【海難概要】夜間、安芸灘において、A船(499トン、5人乗組、空倉)が南下中、B船(1,350トン、12人乗組、石油化学製品約1,000トン積載)が南下中、A船がB船を追い越す態勢で、A船の右舷後部がB船の左舷後部に衝突した

【発生日時】令和5年10月9日21時31分僅か過ぎ
【発生場所】安芸灘
【死傷者】なし
【損傷等】A船:端艇甲板の右舷側構造物に破損等 / B船:端艇甲板の左舷側外板に破口等

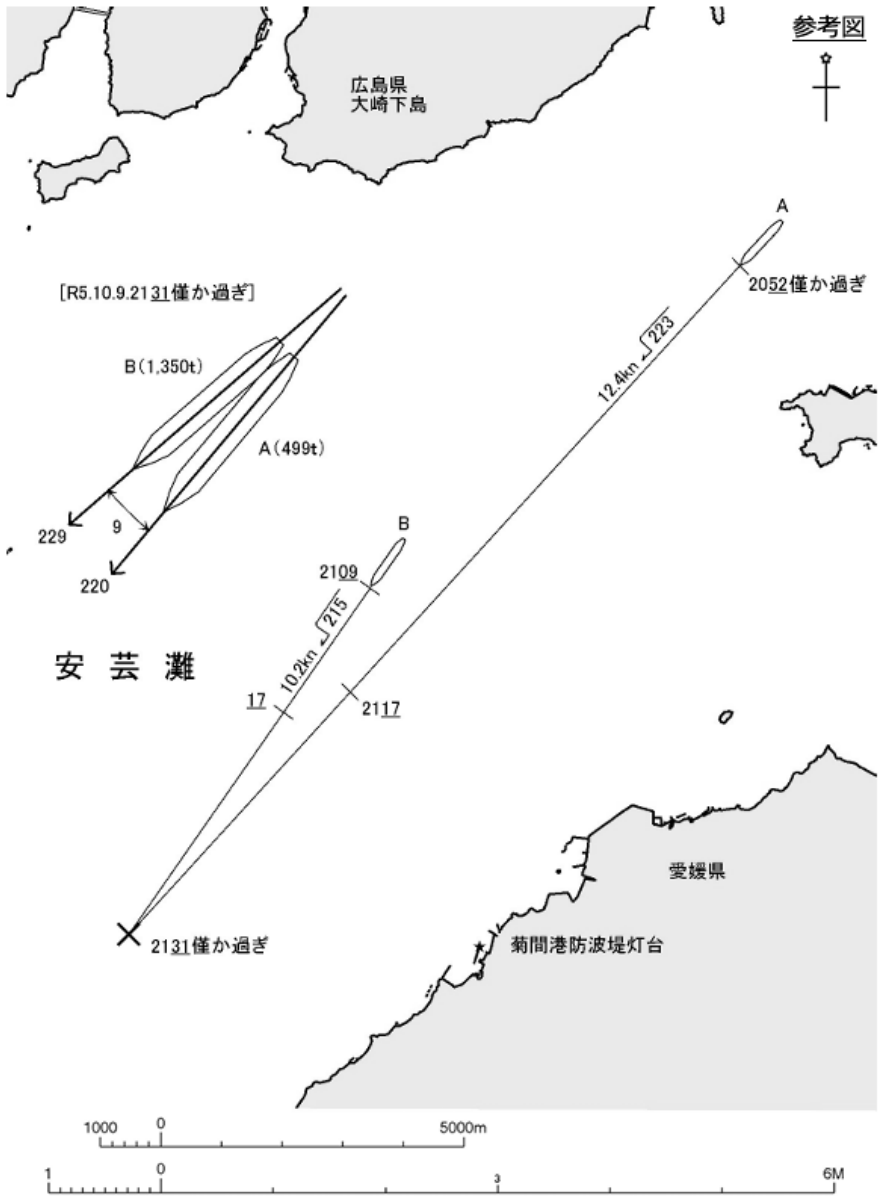
(航法の適用)海上衝突予防法(予防法)第13条(追越し船の航法)が適用される
・衝突地点は、海上交通安全法が適用される海域であるが、同法には本件に適用される航法規定がないことから、予防法が適用され、本件時、両船は、互いに視野の内にあり、A船が、B船の正横後22度30分を超える後方の位置から、B船を追い越す態勢で接近して衝突に至ったことから、予防法第13条(追越し船の航法)が適用される

《原因等》 A船がB船を追い越し、衝突のおそれがある態勢で接近した際、
A船: 動静監視不十分で、B船を確実に追い越し、かつ、十分に遠ざかるまでその進路を避けなかった(主因)
[船長Aは、短時間であればB船から目を離しても無難に航行できるものと思い、操舵室左舷後部の海図台に移動して船尾方を向いた姿勢で書類整理作業を始めた]
B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)
[三等航海士Bは、甲板長を見張りに就けて当直中、A船が自船を追い越し衝突のおそれがある態勢で接近していることを認めたが、警告信号を行わず、間近に接近しても、衝突を避けるための協力動作をとらなかった]

【受審人】
(A船) 船長 : 四級海技士(航海) → 業務停止1か月
(B船) 外国籍船なので懲戒の対象外

《懲戒》

* 本裁決は、R7.9.25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

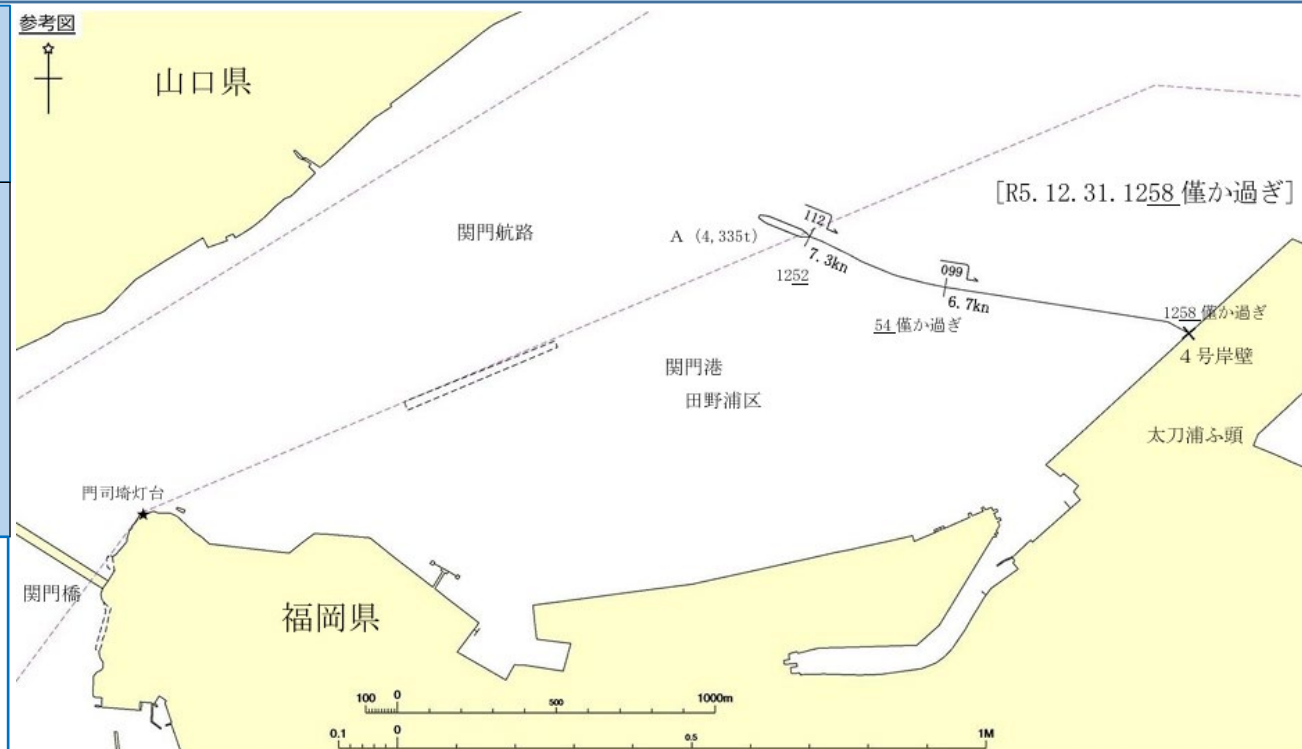


② 貨物船A(4,335トン) 岸壁衝突事件

【海難概要】 関門港田野浦区において、A船(4,335トン、10人乗組、石炭灰4,019t積載)は、船長が単独で操船に当たり、太刀浦ふ頭4号岸壁(以下「4号岸壁」)に右舷着けの予定で接近中、同岸壁に衝突した

船長が、4号岸壁に右舷着けの予定で、着岸操船中、過大な速力で接近していることを認めた際、減速措置が不十分で、過大な速力のまま同岸壁に接近した

- ・ 船長の着岸操船計画は、機関を中立運転とした後、4号岸壁に45度ないし50度の進入角度及び5ノット以下の速力で接近し、同岸壁まで250メートルで速力を4ノット、同岸壁まで60メートルないし80メートルで左舷錨を投下して速力を2ノットないし3ノットとし、左回頭して4号岸壁の約30メートル前面で船体を岸壁に平行にし、行きあしを止めて右舷着けとするものであった
- ・ 船長は、4号岸壁まで780メートルとなったとき、**6.7ノットの速力**で、過大な速力のまま4号岸壁に接近していることを認めたが、同岸壁に接近して微速力後進とすれば無難に着岸できるものと思い、直ちに機関を後進にかけると、減速措置を十分にとらなかった
- ・ A船は、船首が118度を向き、2.9ノットの速力となったとき、球状船首が4号岸壁に衝突した



【損傷等】A船:球状船首に破口を伴う凹損
4号岸壁:側面のコンクリートに欠損等

【受審人】 船 長：四級海技士(航海) → 《懲戒》業務停止1か月

*** 本裁決は、R7.9.11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**