

令和4年2月に海難審判所で言い渡された裁決25件が、ホームページに掲載されました(令和4年4月)

区分	海難審判所(東京)	1件 1隻	地方海難審判所(函館2、仙台4、横浜4、神戸2、広島4、門司4、長崎2、那覇2)	24件 35隻
海難種類(件)	沈没	1件	衝突9、乗揚7、衝突(単)3、死傷等2、施設等損傷2、浸水1	計24件
関係船舶(隻)	漁船	1隻	漁船11、プレジャーボート10、貨物船5、遊漁船3、旅客船2、引船2、非自航船2 (プレジャーボート:モーターボート9、水上オートバイ1)	計35隻
死傷者(人)	負傷1	1人	死亡なし、負傷5	計5人

上記のうち、海難審判所(東京)及び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 長崎県女島南方沖合で漁船が沈没した事例

海上強風警報が発表された状況下、女島南方沖合で、漁船が海水の打ち込みにより沈没した

② 日向灘で貨物船同士が衝突した事例

日向灘で、ともに北上する貨物船同士が衝突した

海難防止への
インフォメーション

① 漁船A(340トン) 沈没事件

(海上強風警報が発表された状況下、女島南方沖合で、漁船が海水の打ち込みにより沈没した)

【海難概要】 夜間、海上強風警報が発表された状況下、女島南方沖合において、漁船A(340トン、8人乗組、漁獲物約200トン満載)は、長崎県三重式見港へ向けて航行中、甲板上に打ち込んだ海水が、砕氷機室に流入し、さらに船首部上甲板の右舷側に滞留して浮力を喪失し、沈没した

【関連情報】

- * A船は、船首楼及び船尾楼を備え、船尾楼に船橋が設けられ、船首楼後方の上甲板下に砕氷機室と漁倉8倉を備え、大中型まき網漁業船団に運搬船として付属していた
- * 船長は、5月8日08時00分船舶所有者に依頼し、北北東風が風速毎秒10メートル、波高2メートルとなる見込みとの**気象情報を得ていた**
- * **福岡管区気象台**は、11時45分北東の風が最大風速毎秒18メートルに達する見込みとして**海上強風警報を発表した**
- * 各魚倉の開口部は水密カバーをかけて堅ろうに閉鎖してあったが、**砕氷機室の開口部は、蓋板を被せただけの状態であった**
- * 事故発生後、乗組員は、救命いかだで退船し、僚船に救助された

【発生日時】

平成30年5月8日
23時59分

【発生場所】

長崎県女島南方沖合

【死傷者】

負傷1人(乗組員)

【損傷等】

沈没

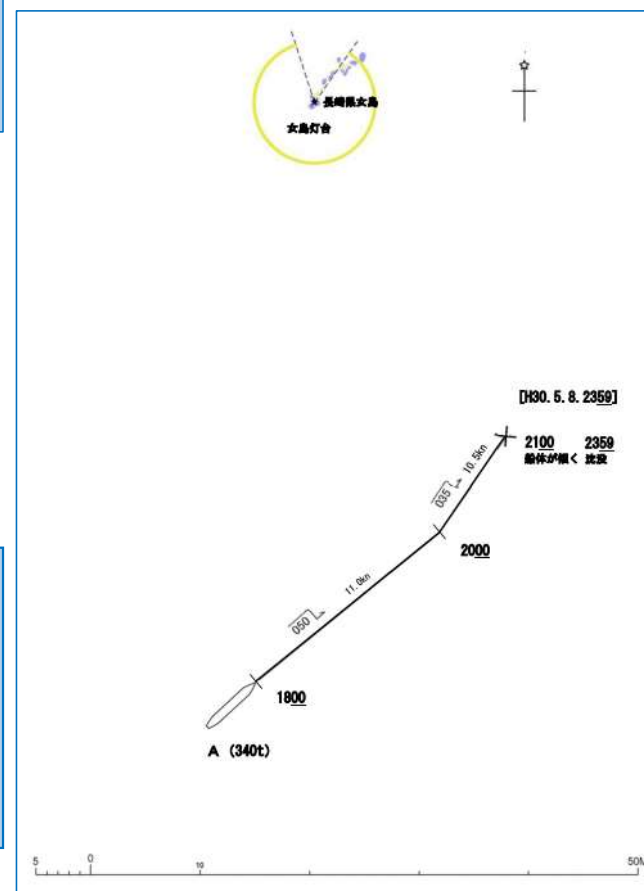
《原因等》 夜間、長崎西海上に海上強風警報が発表された状況下、漁獲物を満載状態で航行中

A 船:**荒天準備が不十分**で、甲板上に打ち込んだ海水により砕氷機室の蓋板が浮いて外れ、開口部から同室に海水が流入して船首トリムとなり、甲板上に打ち込んだ海水が船首部上甲板の右舷側に滞留し、浮力を喪失した

船 長: 風波が増勢していることを認めた場合、砕氷機室の開口部を水密かつ堅ろうに閉鎖するなど、**荒天準備を十分に**行うべきであった

《背景》

船 長: これまで甲板上に波が打ち込んでも砕氷機室に海水が流入したことがなかったので同室の蓋板に水密カバーを掛けるまでもないと思った



[受審人]

船 長: 五級海技士(航海) → 1箇月業務停止

《懲戒》

海難防止への
インフォメーション

② 貨物船A(998トン) 貨物船B(1,496トン) 衝突事件

(日向灘で、ともに北上する貨物船同士が衝突した)

【海難概要】 夜間、日向灘において、貨物船A(998トン、9人乗組、空倉)は、大分港に向け北上中、貨物船B(1,496トン、外国籍、10人乗組、原木1,419立方メートル積載)は、大韓民国クンサン港に向け北上中、B船を追い越す態勢のA船の右舷船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した

【航法の適用】 * 海上衝突予防法第13条が適用される

- ・衝突地点付近の海域には港則法及び海上交通安全法の適用がないので、一般法である海上衝突予防法が適用される
- ・互いに視野の内にあり、A船がB船を追い越す態勢で接近して衝突した
- ・A船が避航義務を、B船が針路及び速力の保持、警告信号及び協力動作履行の各義務を果たすのに十分な時間的、距離的余裕があったものと認められる
- ・したがって、海上衝突予防法第13条の「**追越し船の航法**」が適用される

【発生日時】

令和2年1月31日
21時19分少し前

【発生場所】

日向灘

【死傷者】

なし

【損傷等】

A船: 右舷船側外板に擦過傷等
B船: 左舷船尾部外板に凹損等

《原因等》 夜間、日向灘において、

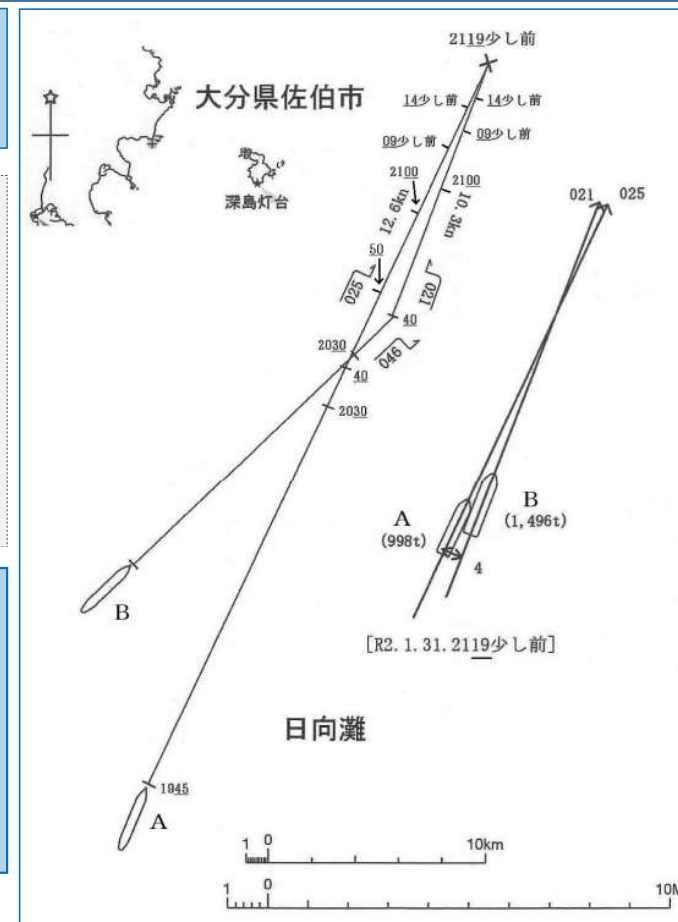
A船: **船橋当直の維持が不適切**で、B船を確実に追い越し、かつ、十分に遠ざかるまでその進路を避けなかった

B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なかった

A船一等航海士: 強い便意を催した場合、船長に一時的に船橋当直を交替してもらうなど、**船橋当直を適切に維持すべきであった**

《背景》

A船一等航海士: 少しの間船橋を離れるだけなので、B船にそれほど接近することはないと思いき、操舵室内のトイレに入った



【受審人】

(A船) 一等航海士: 四級海技士(航海) → 1箇月業務停止

* (B船) 外国籍船のため受審人が指定されず、懲戒の対象外

《懲戒》