

平成29年3月中に海難審判所で言い渡された56件の判決が、ホームページに掲載されました。(5/16)

海難審判所(東京)	地方海難審判所(全国8か所)
衝突1、乗揚1	衝突23、乗揚11、単独衝突11、転覆3、死傷等3、施設等損傷2、安全障害1
(関係船舶) 貨物船2、漁船1	(関係船舶) 漁船34、プレジャーボート21、貨物船12、押引船4、油送船2、作業船2、旅客船1、遊漁船1、交通船1

このうち海難審判所(東京)判決2件[鳴門海峡における内航貨物船同士の衝突事件、島根県雲津漁港北方海岸における漁船の乗揚事件]の概要は、別紙のとおりです。

公表された判決書をもとに、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。

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/tokyou/saiketsu.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/tokyou/saiketsu.html)

ちなみに、海難審判所(東京)には地域管轄はなく、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人以上の旅客が重傷となった場合
- 2 5人以上が死亡又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総トン以上の漁船又は300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

海難審判所 裁決書(H29.3) (A)貨物船 太栄丸 (B)貨物船 八幡丸 衝突事件

<概要>  
 南流8.5ノットの鳴門海峡を南下中の内航貨物船(499トン・5人乗組、コークス積載)と、北上中の内航貨物船(487トン・4人乗組、空船)とが衝突した。

<発生日時>  
 平成26年7月28日(月)13時00分

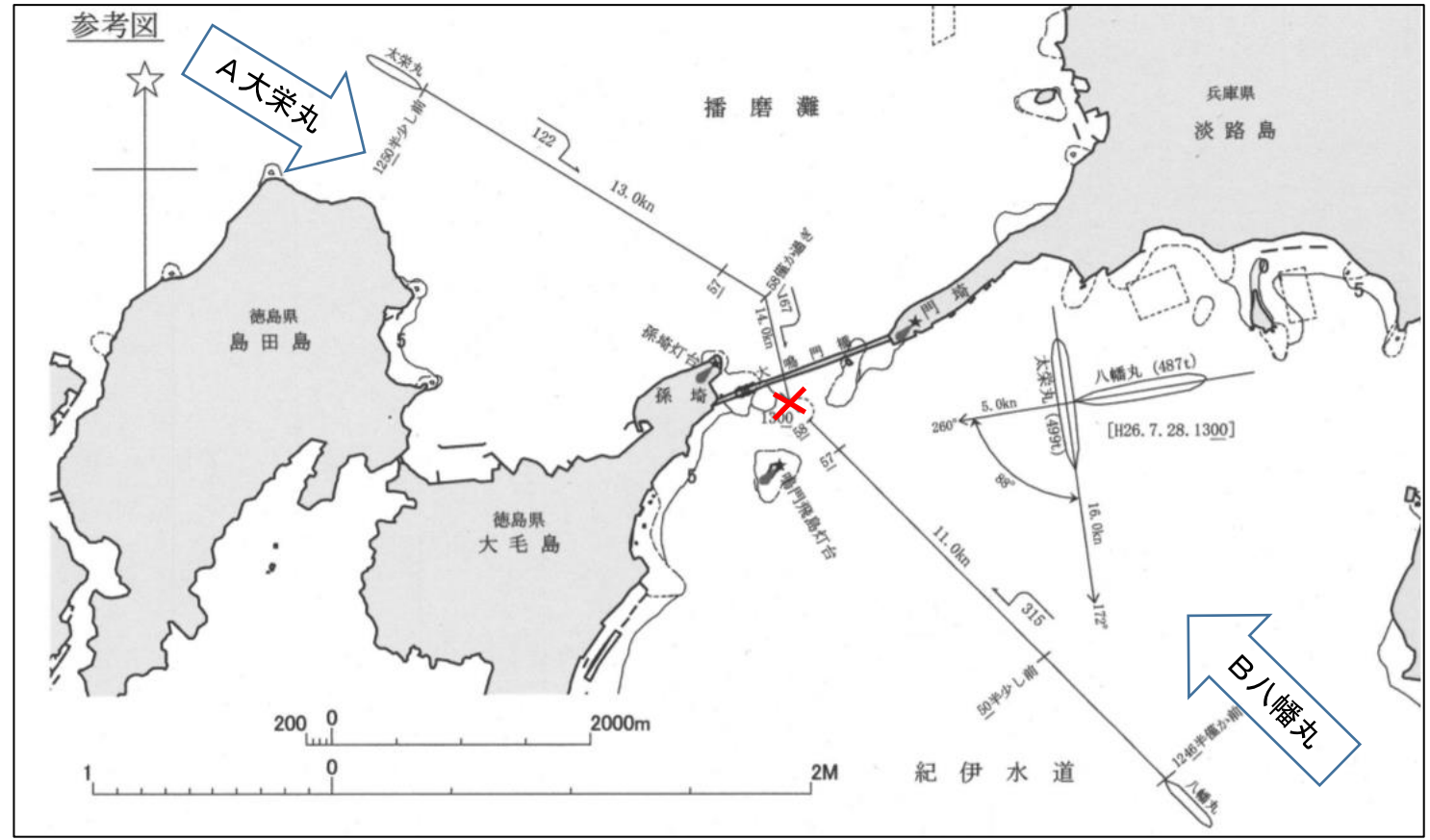
<死傷>  
 両船ともなし

<損傷>  
 (A) 左舷中央部外板に破口を生じ浸水、任意座礁後、沈没 → 引き揚げ後、廃船  
 (B) 船首部に破口を伴う凹損等

<受審人>  
 (A) 船長、二等航海士  
 (B) 船長

(航法の適用)  
 海上衝突予防法: 船員の常務

<<原因>>  
 鳴門海峡において、強潮流時に両船が最狭部で行き会っておそれがあった際、同海峡を潮流に乗じて南下中のA船がB船と行き会う状況を回避しなかったこと、同海峡を潮流に抗して北上中のB船がA船と行き会う状況を回避しなかったこと。(等因)



<<受審人の行為と懲戒>>

(A) 船長: B船が針路を右方に転じるので互いに左舷を対して航過できると思い、B船と行き会う状況を回避しなかった。 → 四級海技士(航海)の業務を1箇月停止

(A) 二航士: 原因とならない(不懲戒)

(B) 船長: A船が針路を右方に転じるので互いに左舷を対して航過できると思い、A船と行き会う状況を回避しなかった。 → 五級海技士(航海)の業務を1箇月停止

海難審判所  
裁決書(H29.3)

## 漁船 第八十八眞盛丸 乗揚事件

### <概要>

夜間、かにはえなわ漁業に従事する漁船(114トン・10人乗組、べにずわいがに約21トンを漁獲)が漁場から帰航中、雲津漁港北方海岸に乗り揚げた。

### <発生日時>

平成26年10月21日(火) 22時38分

### <死傷>

なし

### <損傷>

船底部に凹損及び破口を生じて機関室に浸水(廃船処理)

### <受審人等>

(受審人) 船長

(指定海難関係人) 甲板員

### <<原因>>

夜間、漁場から境港に向け帰航中、居眠り運航の防止措置が不十分で、雲津漁港北方海岸に向首進行したことによる。

運航が適切でなかったのは、船長が、海技免許を有しない甲板員を夜間単独の船橋当直に当たらせる際、居眠り防止についての指示をしなかったことと、甲板員が、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかったことによる。

### <<受審人の行為と懲戒>>

船長: これまでも、甲板員は居眠りに陥ることなく船橋当直を行っていたので、改めて指示する必要はないと思い、居眠り防止の指示をしなかった。

→ 戒告

