

平成29年2月中に海難審判所で言い渡された38件の裁決が、ホームページに掲載されました。(4.14)
その内訳は以下のとおりです。

海難審判所(東京)	地方海難審判所(全国8か所)
衝突1、単独衝突1	衝突17、乗揚12、単独衝突5、転覆1、施設等損傷1
(関係船舶) 貨物船2、漁船1	(関係船舶) 漁船27、プレジャーボート5、貨物船12、油送船2、引船3、旅客船2、遊漁船2

このうち海難審判所(東京)裁決2件[兵庫県家島北方沖合における貨物船同士の衝突事件、北海道稚内港における漁船の防波堤衝突事件]の概要は、別紙のとおりです。

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、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)

ちなみに、「海難審判所(東京)」は、全国で発生した、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(H29.2) (A)貨物船海晴丸 貨物船 (B)第三十八すみせ丸 衝突事件

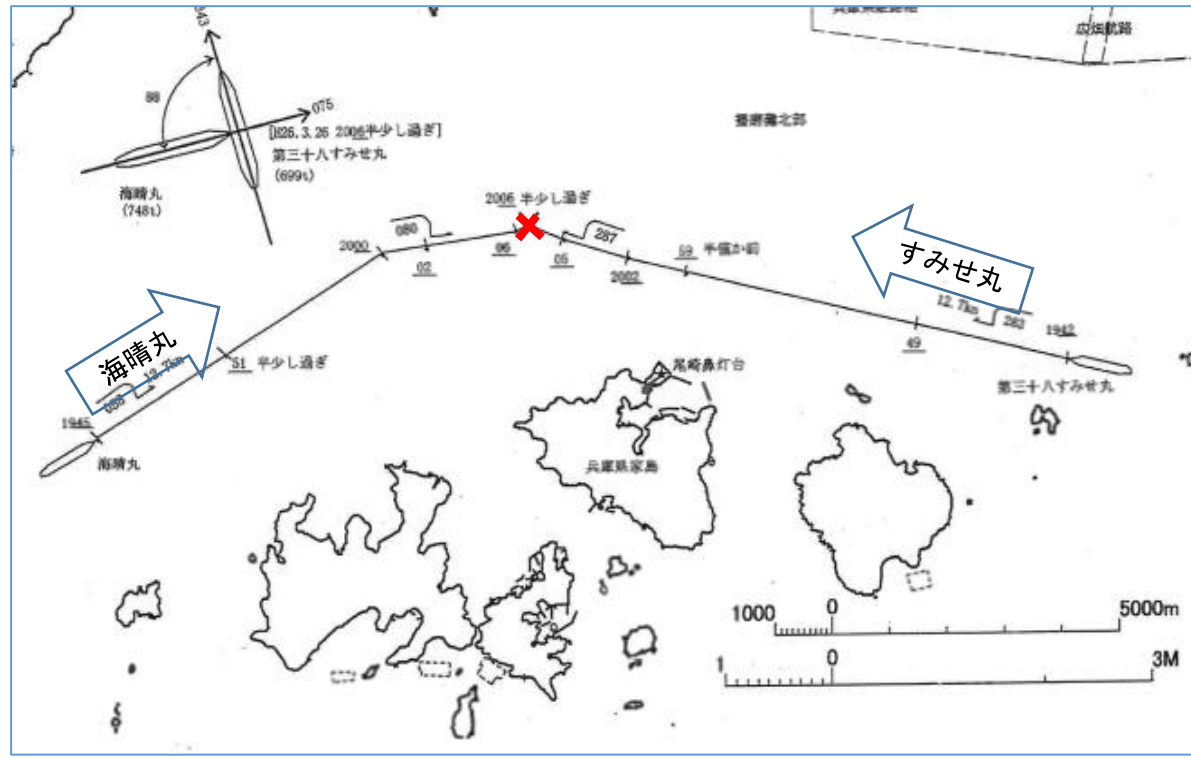
<概要>
 夜間、霧による視界制限状態のなか、兵庫県家島北方沖合において、内航貨物船同士(A船:748トン・6人乗組・液体化学薬品輸送、B船:699トン・5人乗組・セメント輸送(当時は空船))が衝突した。

<発生日時>
 平成26年3月26日(水)20時06分半少し過ぎ

<死傷>
 A船:死傷なし
 B船:甲板長が鎖骨骨折、二等機関士が背部等に打撲傷

<損傷>
 A船:船首部を圧壊
 B船:左舷中央部外板に破口を生じ、浸水して沈没(廃船処理)

<受審人>
 A船:船長、二航士(船橋当直者)
 B船:船長、甲板長(船橋当直者)



《原因》
 両船ともに、霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもせず、レーダーで前方に探知した相手船に対する動静監視が不十分で、同船と著しく接近することを避けることができない状況となった際、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて行きあしを止めなかったこと

すみせ丸のAISが左偏した船首方位情報を発信していたことは、本件発生に至る過程で関与した事実であるが、ARPA機能を有効活用して系統的に動静監視を行っていなかったことと相当な因果関係があるとは認められない。

《受審人の行為と懲戒》
 A船 船長 :レーダによる動静監視を十分に行わなかった
 →四級海技士(航海)の業務を1箇月停止
 A船二航士 :船長を適切に補佐しなかった
 →戒告
 B船 船長 :原因とならない
 →不懲戒
 B船甲板長:レーダによる動静監視を十分に行わなかった
 →六級海技士(航海)の業務を1箇月停止

海難審判所 裁決書(H29.2) 漁船 第二十八大安丸 防波堤衝突事件

<概要>
 日没後の薄明時、沖合底引き漁業に従事する漁船(160トン、16人乗組)が操業を終えて帰航する際、北海道稚内港にて防波堤に衝突した。

<発生日時>
 平成26年10月30日(木)17時10分

<死傷>
 機関長:両膝関節打撲傷等

<損傷>
 右舷船首部外板に破口等を生じて沈没し、引き揚げ後廃船処理

<受審人>
 船長

《原因》
 操業を終えて帰航中、居眠り運航の防止措置不十分で、東防波堤に向首進行したこと。

《受審人の行為と懲戒》
 大安丸船長:自動操舵により帰航中、発航後の睡眠不足と操業による疲労から眠気を催した場合、居眠りに陥らないよう椅子から立ち上がって手動操舵で操船に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとるべき注意義務があった。
 →四級海技士(航海)の業務を1箇月停止

