

令和6年3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5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3月まで**に言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3月まで**に言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)と広島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\(323トン\) 乗揚事件](#)

鹿児島県馬毛島東岸において、航行中のA船が乗り揚げ、船底外板等に破口を生じ、後に廃船処理された

② [押船A\(136トン\) 被押はしけB\(72m\) モーターボートC\(8.5トン\) 衝突事件](#)

広島県能美島南方沖合において、西行中のA船押船列と北上中のC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(323トン) 乗揚事件

(鹿児島県馬毛島東岸において、航行中のA船が乗り揚げ、船底外板等に破口を生じ、後に廃船処理された)

【海難概要】

夜間、馬毛島北東方沖合において、A船(323トン、5人乗組、空倉)は、高知県宿毛港から奄美大島に向け航行中、単独の船橋当直に就いていた機関員が、居眠りに陥り、馬毛島東岸に乗り揚げ、船首部船底外板等に破口等を生じ、後に廃船処理された

《原因等》

機関員(指定海難関係人)が、夜間、単独の船橋当直中、眠気を催した際、**居眠り運航の防止措置が不十分で、居眠りに陥り、馬毛島東岸に向首進行した**

船長(受審人)が、宿毛港を発航するに当たり、機関員に単独の船橋当直を委ねることとした際、**船橋当直者に対する居眠り運航防止についての指示を徹底しなかった**

「船長は、機関員に対して、「眠気を催した場合には、必要に応じて船長に連絡することなど」**船橋当直者に対する居眠り運航防止についての指示を徹底すべきであった**

《背景》

- ・機関員は、令和元年にA船に機関員として乗船し、2人体制での船橋当直の経験を積み、甲板部航海当直部員の認定を受けずに、単独の船橋当直に就いていた
- ・船長は、機関員には船橋当直を適切に行う十分な能力があると思っていた
- ・A船の船橋には、第2種船橋航海当直警報装置を備えていた
- ・機関員は、本件時、自動操舵とし、舵輪後方の椅子に腰を掛けた姿勢で見張りに当たり、穏やかなうえに航行船や操業中の漁船が少なくて気が緩み、眠気を催したが、居眠り運航の防止措置を十分にとらず、居眠りに陥ったが、第2種船橋航海当直警報装置の警報が発せられることはなかった

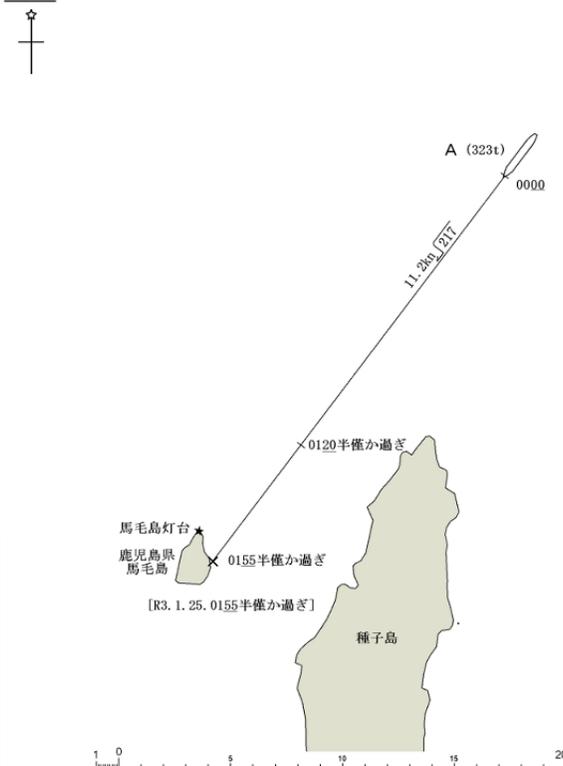
【発生日時】 令和3年1月25日01時55分半僅か過ぎ

【発生場所】 鹿児島県馬毛島東岸

【死傷者】 機関員が前頭部打撲傷等を負った

【損傷等】 船首部船底外板等に破口等を生じ、後に廃船処理された

参考図



【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、R6.3.7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 押船A(136トン) 被押はしけB(72m) モーターボートC(8.5トン)衝突事件

(広島県能美島南方沖合において、西行中のA船押船列と北上中のC船が衝突し、両船にそれぞれ損傷を生じた)

【海難概要】 夜間、広島県能美島南方沖合において、A船(136トン、6人乗組)が、B船(72m、空倉)の船尾凹部に嵌合して押船列を構成し西行中、C船(8.5トン、1人乗組)が北上中、B船の船首がC船の右舷中央部に衝突し、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15条(横切り船の航法)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
- ・A船押船列およびC船は、いずれも所定の灯火を表示し、互いに他の船舶の視野の内にある航行中の動力船であり、互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近したもので、両船ともに衝突を避けるために必要な動作をとる時間的、距離的余裕があったものと認められることから、**予防法第15条(横切り船の航法)が適用される**

《原因等》 夜間、広島県能美島南方沖合において、両船が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近した際、

C船：**動静監視不十分**で、A船押船列の進路を避けなかった(主因)

[船長Cは、動静監視を十分に行うべきであった]

A船押船列：**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(一因)

[一等航海士Aは、動静監視を十分に行うべきであった]

《背景》

- ・船長Cは、A船押船列とは右舷対右舷で無難に航過すると思った
- ・一等航海士Aは、C船とは左舷対左舷で無難に航過すると思った

【発生日時】 令和5年6月8日02時19分半少し前

【発生場所】 広島県能美島南方沖合

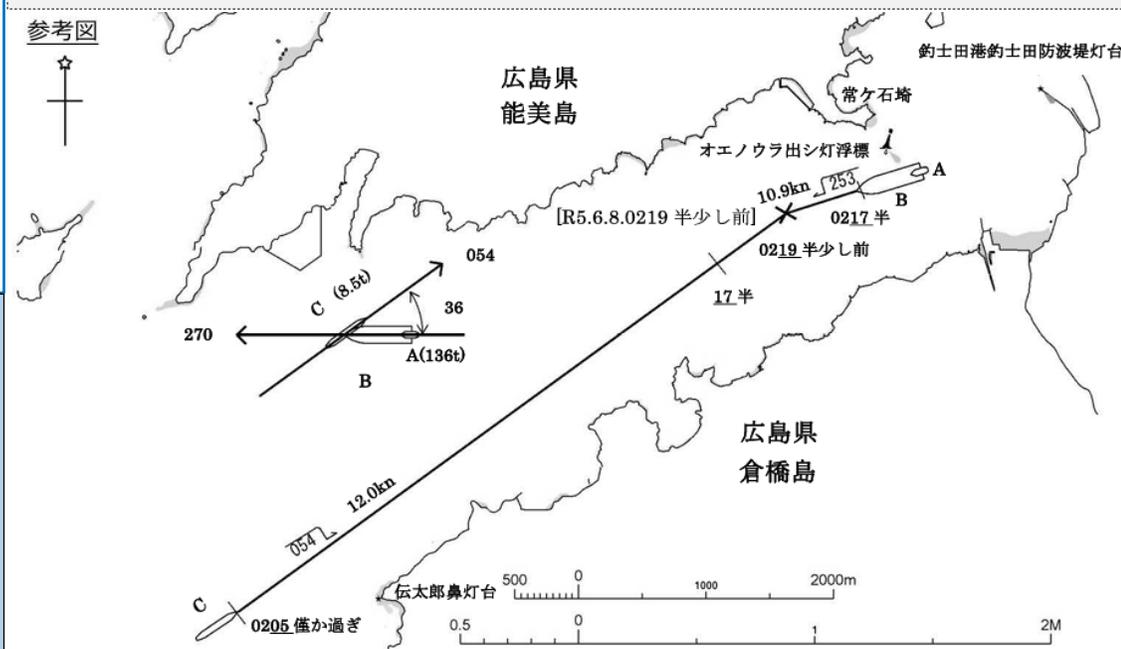
【死傷者】 なし

【損傷等】 A船:なし

B船:球状船首に修理を要しない擦過傷を生じた

C船:右舷中央部外板に破口を伴う凹損を生じ、後に廃船処理された

参考図



【受審人】

(C船) 船長 : 小型船舶操縦士 → 業務停止1か月

(A船) 一等航海士: 四級海技士(航海) → 戒告

《懲戒》

* 本裁決は、R6.3.26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