

平成29年11月中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。(H 30.4)

	地方海難審判所(全国8か所) 28件
事件種類(件)	衝突12, 乗揚8, 衝突(単)5, 施設等損傷2, 死傷等1
関係船舶(隻)	漁船17, モーターボート10, 貨物船6, 遊漁船3, 作業船2, 水上オートバイ及び旅客船各1

平成29年11月中に言い渡された裁決28件のうち、1件[貨物船の乗揚事件:長崎地方海難審判所]の概要をご紹介します。

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。

(中央の審判所(東京)で言い渡された裁決はありませんでした。)

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/29nen/7ns/ns2911/28ns040.pdf

ちなみに、海難審判所(東京)に地域管轄はなく、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人以上の旅客が重症となった場合
- 2 5人以上が死亡また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

【**海難の概要**】 A船(497トン)が、長崎県若松島高崎鼻東方沖合において、乗揚げた。

【**発生日時**】 平成28年9月22日 07時35分少し前

【**発生場所**】 長崎県若松島高崎鼻東方沖合の松出シ曾根

【**死傷者**】 なし

【**損傷等**】 船底に破口、凹損等を生じたが、自然離礁し、自力航行で目的地に着岸した。

《**原因**》 発航に際し、水路調査が不十分であった。

《**懲戒**》 船長：四級海技士(航海)の業務を1箇月停止

《A船の電子海図表示装置と松出シ曾根の表示状況》

A船に装備された電子海図表示装置は、紙海図と等価として認められない任意設備であった。

危険領域は、設定した水深と比較して乗揚の危険のある所に、桃色の円に×印を白抜きして表示されていた。

当時、電子海図表示装置の設定水深は5.5メートルで、松出シ曾根は水深1.8メートルであったので、画面に危険領域として、同曾根の水深とともに×印が表示されていた。また、海図W1212には、同曾根が、水深とともに記載されていた。

《原因の背景》

船長は、松出シ曾根が存在することは知っていたが、その詳細については知らなかった。

船長は、電子海図表示装置の×印の意味を知らず、発航に先立ち、以前、他の海域で、続く ⇒



続き ⇒

×印が表示されているところを航行した経験があったので、同装置を見ながら無難に航行できるものと思い、海図に当たって詳細を調べるなど、水路調査を十分に行わなかった。