

平成30年5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 30.7.13)

	地方海難審判所(全国8か所) 18件
事件種類(件)	乗揚7,衝突6,衝突(単)2,死傷等1,機関損傷1,運航阻害1
関係船舶(隻)	モーターボート9,漁船6,遊漁船3,貨物船・水上オートバイ各2,ヨット・旅客船各1

平成30年5月中に言い渡された裁決18件のうち、1件[貨物船の乗揚事件:広島地方海難審判所]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/30nen/5hs/hs3005/30hs001.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**】 クダコ水道に向けて西航中のA船(199トン)が、怒和島東岸に乗り揚げた。

【**発生日時**】 平成29年7月24日 15時35分

【**発生場所**】 愛媛県怒和島東岸

【**死傷者**】 なし

【**損傷等**】 球状船首に亀裂と凹損を生じたが、のち修理された。

《原因》

船橋当直に当たっていた機関長が、居眠り運航の防止措置が不十分で、居眠りに陥り、クダコ水道の転針予定地点で転針しないで、怒和島東岸に向けたまま進行した。

《船内要因》

船長が、船橋航海当直警報装置の電源を切った状態にしていただけりか、クダコ水道を通過する際、昇橋して自ら操船指揮を執らなかつた。

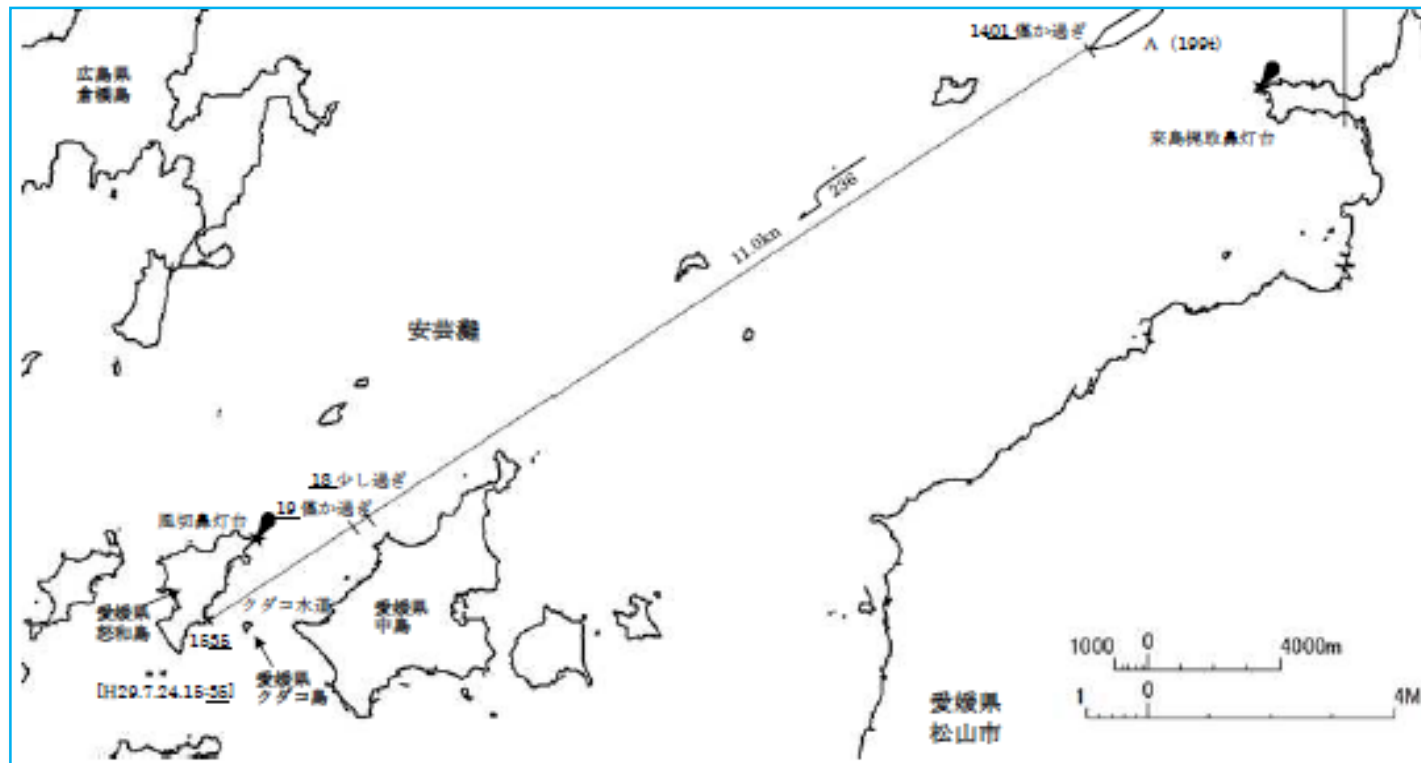
《懲戒》

船長：昇橋して自ら操船 指揮をとらなかつた⇒**戒告**

《原因の背景》

船長は、機関長が無難にクダコ水道を通過できると思い、昇橋して自ら操船指揮を執らなかつた。

機関長は、前路の同航船1隻のほかに船舶を見かけなかつたことから、気が緩んで眠気を催したが、椅子から立ち上がって体を動かさずなど、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかつた。



《関連事項》

- ・機関長は、航海の海技免状を受有してなく、船長もそのことを知っていたが、運航海域での船橋当直の経験が豊富であったので、日頃から、船橋当直に組み込まれていた。
- ・無資格の機関長を当直に当てたことは船員法施行規則に基づく航海当直基準に違反している。
- ・海難審判は、事故の原因となった関係者が行使していた海技免許に対し、懲戒(行政処分)を行うことにより、海難の再発を防止することを目的としているので、機関長が事故の直接的な原因となっているが、懲戒すべき免許を受有していないことから、懲戒の対象にはならなかつた。