

## 平成31年1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 31.3)

| 地方海難審判所(全国8箇所) 33件 |   |
|--------------------|---|
| 事件種類(件)            | 衝突13, 衝突(単)7, 乗揚6, 施設等損傷3, 負傷2, 転覆及び浸水各1                                  |
| 関係船舶(隻)            | 漁船15, 貨物船11, モーターボート10, LPG船2, 遊漁船2, 警備艇, 油送船, 水上オートバイ, 旅客船, 作業船, 及び監視船各1 |

平成31年1月中に言い渡された裁決33件のうち、1件[警備艇とモーターボートの衝突事件:横浜地方海難審判所]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/31nen/3yh/yh3101/29yh050.pdf](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/31nen/3yh/yh3101/29yh050.pdf)

ちなみに、海難審判所(東京)に地域管轄はなく、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

【海難概要】 京浜港東京第2区において、A船(4.6トン)は西行中、B船(3.1トン)は南下中、レインボーブリッジの下で、A船の右舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。

【発生日時】 平成29年7月9日 20時50分

【発生場所】 京浜港東京第2区

【死傷者】 B船同乗者4人及びB船長が打撲、捻挫、外傷等を負った。

【損傷等】 A船は左舷船首部フェンダーに擦過傷、B船は船首部に亀裂等を生じた。

### 《原因》

A船が、見張り不十分で、左転して新たな衝突の危険を生じさせ、衝突を避けるための措置をとらなかったことが主因、B船が、見張り不十分で、警告信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかったことが一因。

【懲戒】 A船長(見張りと操船指揮に従事): **小型船舶操縦士の業務を1箇月停止**  
A乗組員(見張りと操縦に従事): **小型船舶操縦士の業務を1箇月停止**  
B船長: **戒告**

### 《原因の背景》

A船長は、前方を一瞥して前路に航行の支障となる他船はいないものと思っていた。  
A乗組員は、前方を一瞥して前路に航行の支障となる他船はいないものと思っていた。  
B船長は、後部甲板の同乗者が落水などしていないか心配し、同乗者の様子を見ることに気をとられていた。

### 《航法の適用》

- ①港則法の適用区域であるが、同法には、本件に適用する航法規定がない。
- ②両船の進路が交差しているが、衝突のおそれがある見合い関係となったのは衝突の79秒前、船間距離940mで、予防法第15条の横切り船の航法を適用する時間的余裕が十分にあったとは認められない。
- ③したがって、予防法第38条、第39条の、船員の常務を適用するのが相当である。

