

## 令和2年1月中に海難審判所で言い渡された判決が、ホームページに掲載されました。(令和2年3月)

区分	海難審判所(東京) 2件	地方海難審判所(全国8箇所) 31件
事件種類(件)	乗揚 2	衝突11、乗揚11、施設等損傷3、衝突(単)2、運航障害2、転覆1、遭難1
関係船舶(隻)	漁船 2	漁船14、モーターボート12、貨物船8、遊漁船2、押船2、起重機船、巡視艇、土運船、旅客船、瀬渡船及び交通船各1

令和2年1月中に言い渡された判決33件のうち、海難審判所(東京)の判決2件

[漁船が伊豆諸島大野原島で乗り揚げた事件]

[http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/tokyou/tkR02/29tk003.pdf](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/tokyou/tkR02/29tk003.pdf)

[漁船がパプアニューギニア独立国ジョマード水道で乗り揚げた事件]

[http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/tokyou/tkR02/30tk002.pdf](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/tokyou/tkR02/30tk002.pdf)

の概要をご紹介します。公表された判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。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人以上の旅客が重傷となった場合
- 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

# 漁船A 乗揚事件

【海難概要】 A船(436トン)は、伊豆諸島西方沖合を神奈川県三崎港に向けて航行中、大野原島の南側の岩に乗り揚げた。

【発生日時】 平成28年11月10日 18時20分

【発生場所】 東京都大野原島

【死傷者】 なし

【損傷等】 船底外板に亀裂及び破口を伴う凹損を生じて沈没し、のち廃船処理された。

## 《原因》

発航前に、GPSプロッターに入力した概略の転針地点の修正が不適切で、本来の針路線と異なる針路線によって航行し、大野原島に向首したまま進行したことによって発生した。

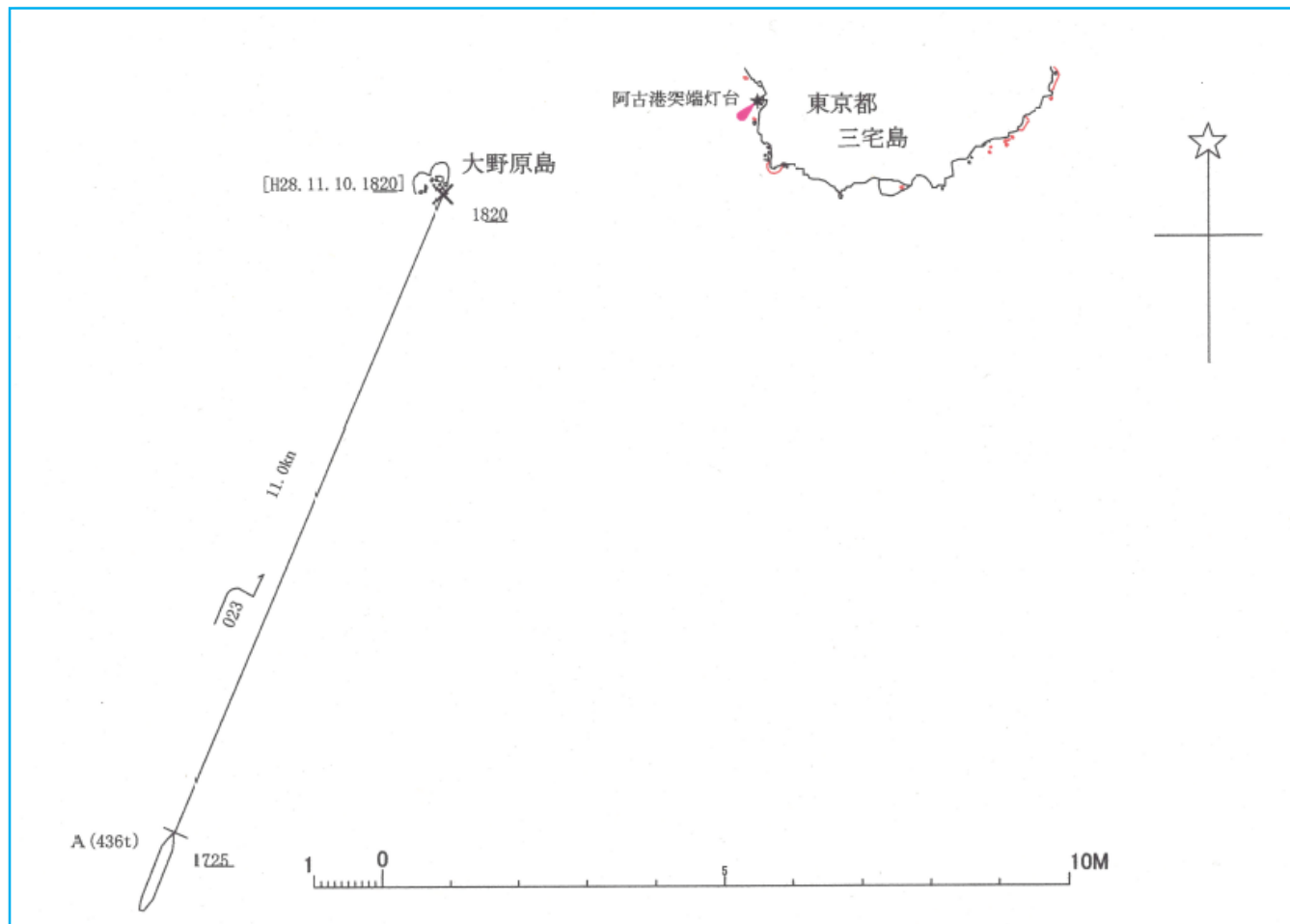
## 《懲戒》

船長: 三級海技士(航海)の業務を1箇月停止

## 《原因の背景》

船長は、インドネシア国ベアノ港を発航する前にGPSプロッターに入力した概略の転針地点を、船橋当直中に修正するつもりでいたが、同当直に就く前に乗組員の1人が体調を崩し、医薬品の確認、投薬及び医療機関との連絡に追われるなど多忙であったことから、予定転針地点の代わりに概略の転針地点を入力していたことを失念し、同転針地点の修正を適切に行わず、船橋当直を交代した。

本事件発生時、船橋当直に当たっていた通信長は、GPSプロッター画面に表示された船位が同画面に表示された針路線から外れていたため、同針路線に寄せるように針路を修正した。



## 《関連事項》

予定転針地点が北緯34度40分、東経139度38分のところ、発航前、多忙であったことから、GPSプロッター上で緯度線と経度線が交差する、北緯34度40分、東経139度40分を概略の転針地点として入力していた。

# 漁船A 乗揚事件

【海難概要】 A船(409トン)は、夜間、ジョマード水道を静岡県焼津港に向けて北上中、同水道西側のマニーダル礁に乗り揚げた。

【発生日時】 平成29年10月12日 21時20分(日本時間)

【発生場所】 パパニューギニア独立国ジョマード水道

【死傷者】 なし

【損傷等】 船底外板の破口などを生じ、のち廃船処理された。

## 《原因》

夜間、ジョマード水道を北上する際、**船位の確認が不十分で、同水道西側のマニーダル礁に向かって進行した**ことによって発生した。

運航が適切でなかったのは、**船長が、船位の確認を十分に行わなかったことと、船長の操船補佐に就いていた航海士が、船長の操船を適切に補佐しなかったこと**によるものである。

## 《懲戒》

船長: **四級海技士(航海)の業務を1箇月停止**

一等航海士: **戒告**

## 《原因の背景》

船長は、**右舷前方を南下中の大型船に気を取られ、レーダーの映像を見てマニーダル礁との位置関係を把握するなど、船位の確認を十分に行わなかった。**

一等航海士は、いつも操船補佐に就くときは専ら見張りを行っていたので、**船位の確認は船長が行うもの**の思い、**マニーダル礁との位置関係を把握して船長に報告するなど、船長の操船を適切に補佐しなかった。**

## 《関連事項》

船長は、マニーダル礁を1,200メートル離すように針路を022度に定めていたが、**海流及び風により、左方に8度圧流されて進行した。**

