

令和4年9月に海難審判所で言い渡された裁決23件が、ホームページに掲載されました(令和4年11月)

区 分	地方海難審判所（函館2、仙台2、横浜4、神戸5、広島5、門司2、長崎2、那覇1）	23件 34隻
海難種類(件)	衝突8、乗揚4、死傷等4、施設等損傷4、衝突(単)2、浸水1	計23件
関係船舶(隻)	プレジャーボート10、漁船7、貨物船4、遊漁船3、押船2、作業船2、旅客船1、油送船1、引船1、瀬渡船1、非自航船1、その他1 (プレジャーボート:モーターボート9、水上オートバイ1)	計34隻
死 傷 者(人)	死亡 1、行方不明 なし、負傷 15	計16人

上記のうち、横浜地方海難審判所及び門司地方海難審判所那覇支所の裁決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 京浜港で貨物船と押船列とが衝突した事例

京浜港横浜第3区で、南下する貨物船と東行する押船列とが衝突した

② 沖縄県平良港で貨物船が係留中のフローティングドックに衝突した事例

平良港で、出港操船中の貨物船が、係留中のフローティングドックに衝突した

海難防止への
インフォメーション

① 貨物船A(499トン) 押船B(173トン) 被押土運船C(全長62.4m) 衝突事件

(京浜港横浜第3区で、南下する貨物船と東行する押船列とが衝突した)

【海難概要】 夜間、京浜港横浜第3区において、貨物船A(499トン、5人乗組、スクラップ約1,333トン積載)は、荒天避泊の目的で、同港横浜第5区へ向けて南下中、押船B(173トン、4人乗組)は、土運船C(全長62.4m、建設残土約2,100トン積載)の船尾凹部に船首部を嵌合し、C船の船首端からB船の船尾端までの長さ約80mのB船押船列を構成し、千葉港に向かって東行中、A船とC船とが衝突した

【発生日時】 令和2年1月7日 17時10分僅か過ぎ
【発生場所】 京浜港横浜第3区
【死傷者】 負傷2人(A船の乗組員2人)
【損傷等】 A船: 球状船首に凹損を伴う擦過傷等
C船: 左舷船尾部外板に凹損を伴う擦過傷等

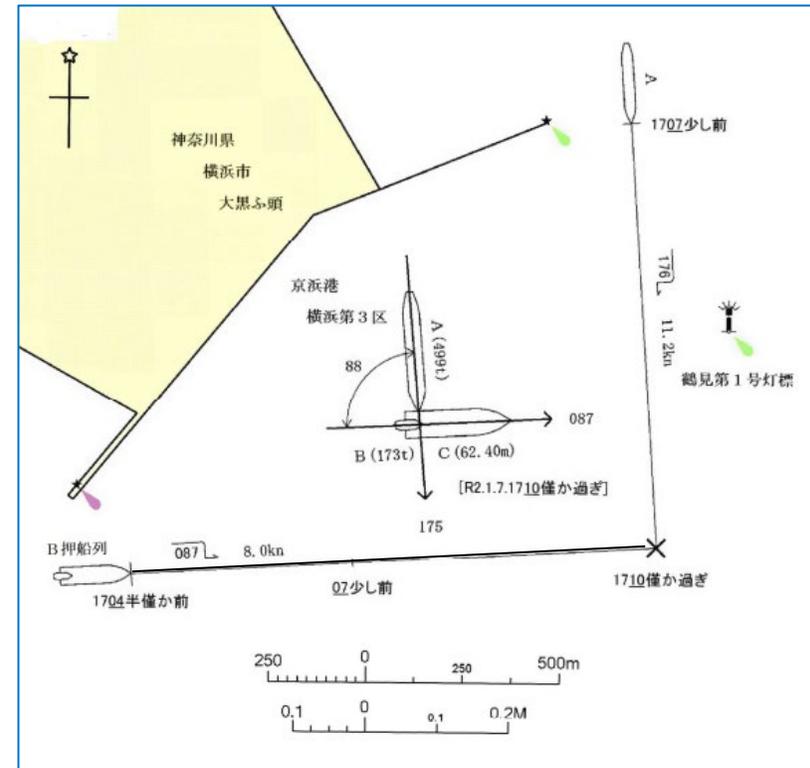
(航法の適用) 海上衝突予防法(予防法)第15条が適用される

- ・ 京浜港横浜第3区は港則法の適用区域であるが、同法には、本件に適用される航法規定がないので、**予防法**が適用される
- ・ A船は航行中の**動力船の灯火**を、B船押船列は、B船とC船が結合して**一体となっている**ことを示す法定灯火を表示していなかったものの、長さ50m未満の**動力船が船舶を押していることを示す法定灯火**を表示していたことから、A船からは、**B船が押船列を構成していることを認め得る状況であった**(B船の全長27メートル)
- ・ **互いに視野の内**にあり、**互いに進路を横切り衝突のおそれのある態勢**で接近し、付近に航行の支障となる他船は存在せず、それぞれ**要求される動作をとるのに必要な時間的、距離的余裕があった**ことから、**予防法第15条(横切り船)**が適用される

《原因等》 夜間、両船が互いに針路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近した際、

A船: 南下するA船が、**見張り不十分**で、前路を左方に横切るB船押船列の進路を避けなかった(主因)
A船長は、接近する他船を見落とすことのないよう、見張りを十分に行うべきであった

B船引船列: 警告信号を行わず、**間近に接近しても、衝突を避けるための協力動作をとらなかった**(一因)
B船長は、A船が、自船の進路を避ける様子がないまま間近に接近するのを認めた場合、速やかに機関を後進にかけするなど、**衝突を避けるための協力動作をとるべきであった**



《背景》

A船長: 一べつして船舶を認めなかったことから、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: 左舷方から接近するA船が、いずれ自船の進路を避けるものと思っていた

【受審人】

(A船) 船長	: 三級海技士(航海)	→ 1か月業務停止
(B船) 船長	: 五級海技士(航海)	→ 戒告

《懲戒》

海難防止への
インフォメーション

② 貨物船A(10,184トン) フローティングドックB(全長50.5m)衝突事件

(平良港で、出港操船中の貨物船が、係留中のフローティングドックに衝突した)

【海難概要】 平良港において、貨物船A(10,184トン、15人乗組、車両24台、コンテナ27個、雑貨約121トン搭載)は、第3ふ頭の漲水地区岸壁を離岸し、石垣港に向けて出港操船中、第1ふ頭5号岸壁に係留していたフローティングドックB(全長50.5m、無人)に衝突した

【発生日時】 令和3年8月8日 06時25分

【発生場所】 沖縄県平良港

【死傷者】 なし

【損傷等】 A船: 左舷船尾部外板及び推進器翼に擦過傷 B船: 左舷船首部に凹損等

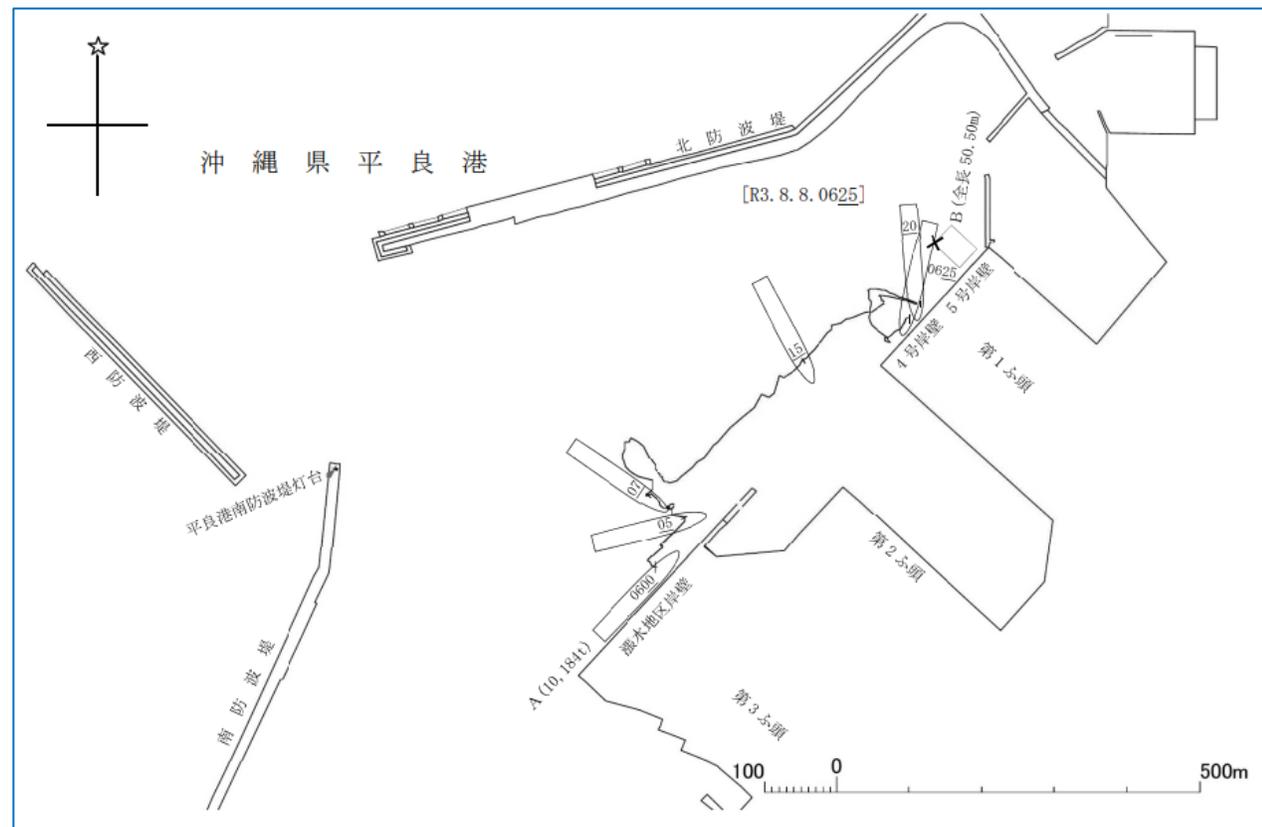
(関連情報)

- 宮古島地方気象台は、発表していた波浪注意報に加え、6日16時34分強風注意報を、翌7日04時20分雷注意報を発表し、同日16時13分各注意報の継続を発表した
- 船長は、7日早朝、気象情報を入手したのち、運航管理者と協議して7日の発航を中止し、翌朝出港することを決定した
- 令和3年台風第9号は、同年8月8日03時の中心気圧が992ヘクトパスカル、最大風速20メートル、強風域半径の南側が500キロメートル(以下「キロ」)、同半径の北側が280キロで、同日03時観測のアジア太平洋地上天気図によると、宮古島北方約390キロ沖合にあたる東シナ海を、北東方向に毎時30キロの速さで進んでいた

《原因等》 台風の強風域の右半円に入域した状況下、石垣港に向けて漲水地区岸壁を離岸するにあたり

◎ **気象情報の確認が不十分で、回頭中、風勢が増し、係留中のB船に向かって圧流された**

船長は、宮古島が平坦であることに加え、風の息を認め、サイドスラストの性能を上回る風速の風を舷側に受けると、意図する操船が困難になるおそれがあることを承知していたのだから、安全を保つことができるよう、入手した気象情報で同強風域からの出域時機を確かめるなど、気象情報の確認を十分に行うべきであった



《背景》

・A船長は、船尾方からの風であり運航基準以下の風速なので**経験等を頼りになんとか出港できると思った**

【受審人】

(A船)船長: 一級海技士(航海) → 戒告

《懲戒》