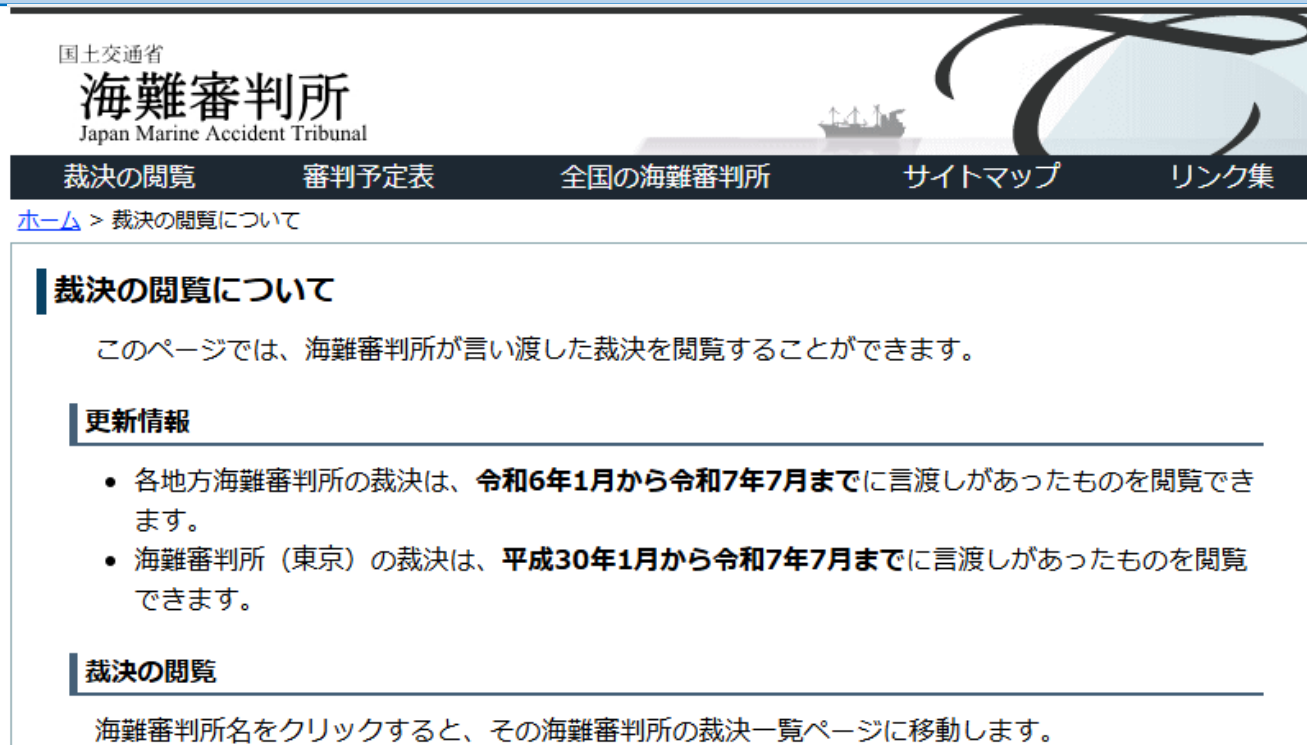


令和7年7月に海難審判所で言い渡された裁決が、ホームページに掲載されました(令和7年9月)



上記事件のうち、海難審判所（東京）と函館地方海難審判所の裁決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 貨物船A(498トン) 遊漁船B(4.95トン) 衝突事件

夜間、茨城県鹿島港において、入航中のA船と出航中のB船とが衝突し、両船が損傷して、B船の釣り客1人が死亡し、同釣り客7人が負傷した

② 貨物船A(2,774トン) 貨物船B(1,469トン) 衝突事件

霧のため視界制限状態となった姫島水道において、東行中のA船と西行中のB船とが衝突した

海難防止への
インフォメーション

① 貨物船A(498トン) 遊漁船B(4.95トン) 衝突事件

(夜間、鹿島港において、入航中のA船と出航中のB船とが衝突し、両船が損傷して、B船の釣り客1人が死亡し、同釣り客7人が負傷した)

【海難概要】夜間、鹿島港において、A船(498トン、5人乗組、空倉)が入航中、B船(4.95トン、2人乗組、釣り客10人)が出航中、B船の右舷中央部にA船の船首が衝突し、両船が損傷して、B船の釣り客1人が死亡し、同釣り客7人が負傷した

(航法の適用) 港則法第18条第1項が適用される

- ・衝突地点付近の海域は、特別法である港則法が適用される
- ・港則法の定義から、A船は汽艇等以外の船舶に該当し、B船は汽艇等に該当するため、港則法第18条第1項の適用が考えられ、表示する灯火によって、B船を汽艇等と判断し、A船が汽艇等以外の船舶であると容易に識別でき、両受審人の認識も同様であったと認められることから、**港則法第18条第1項が適用される**

《原因等》 夜間、鹿島港において、出航するB船(汽艇等に該当)と入航するA船(汽艇等以外の船舶に該当)が衝突のおそれがある態勢で接近した際、

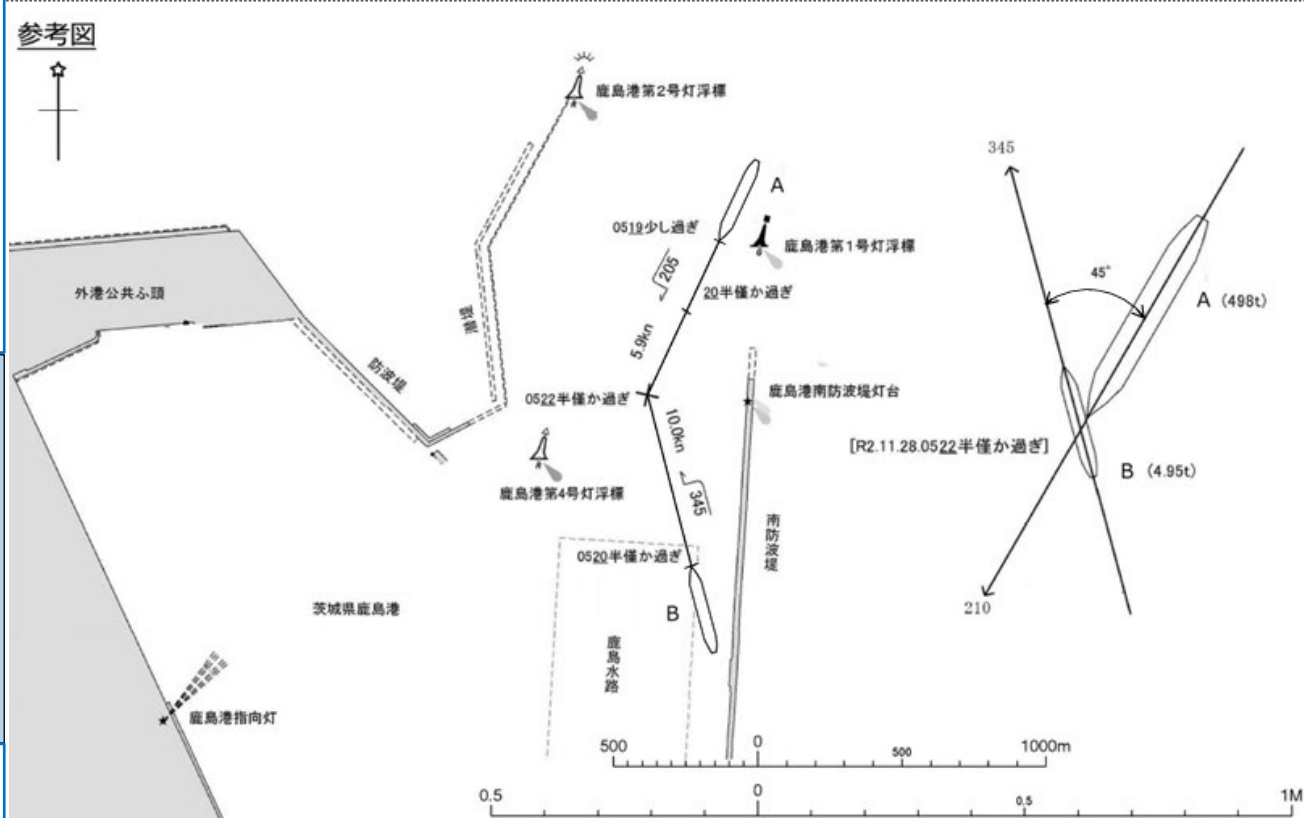
B船: A船の進路を避けなかった(主因)
[船長Bは、A船の進路を避けるべきであった]

A船: 警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかった(一因)
[船長Aは、衝突を避けるための協力動作をとるべきであった]

《背景》・船長Bは、これまで出航するときに出会った貨物船と同様に、いずれA船も鹿島水路に向けて左転し、右舷を対して無難に航過できると思った

・船長Aは、先航する2隻の出航船が転針して自船から離れたので、いずれB船も自船の進路を避けると思った

【発生日時】 令和2年11月28日05時22分半僅か過ぎ
【発生場所】 茨城県鹿島港
【死 傷 者】 A船: なし
B船: 釣り客が1人死亡(肺挫滅)、7人負傷(第1腰椎横突起骨折等)
【損 傷 等】 A船: 球状船首に擦過傷
B船: 右舷外板に亀裂及び操舵室に圧壊等を生じてのち廃船処理された



【受審人】
(B船) 船 長 : 小型船舶操縦士 → 業務停止1か月
(A船) 船 長 : 三級海技士(航海) → 戒告

《 懲 戒 》

* 本裁決は、R7.7.8に
言い渡されました。詳
細は海難審判所のHP
でご確認下さい

海難防止への
インフォメーション

② 貨物船A(2,774トン) 貨物船B(1,469トン) 衝突事件

(霧のため視界制限状態となった姫島水道において、東行中のA船と西行中のB船(外国籍)とが衝突した)

【海難概要】霧のため視界制限状態となった姫島水道において、A船(2,774トン、7人乗組、コークス3,283トン積載)が東行中、B船(外国籍、1,469トン、8人乗組、鋼材約2,000トン積載)が西行中、両船が衝突した

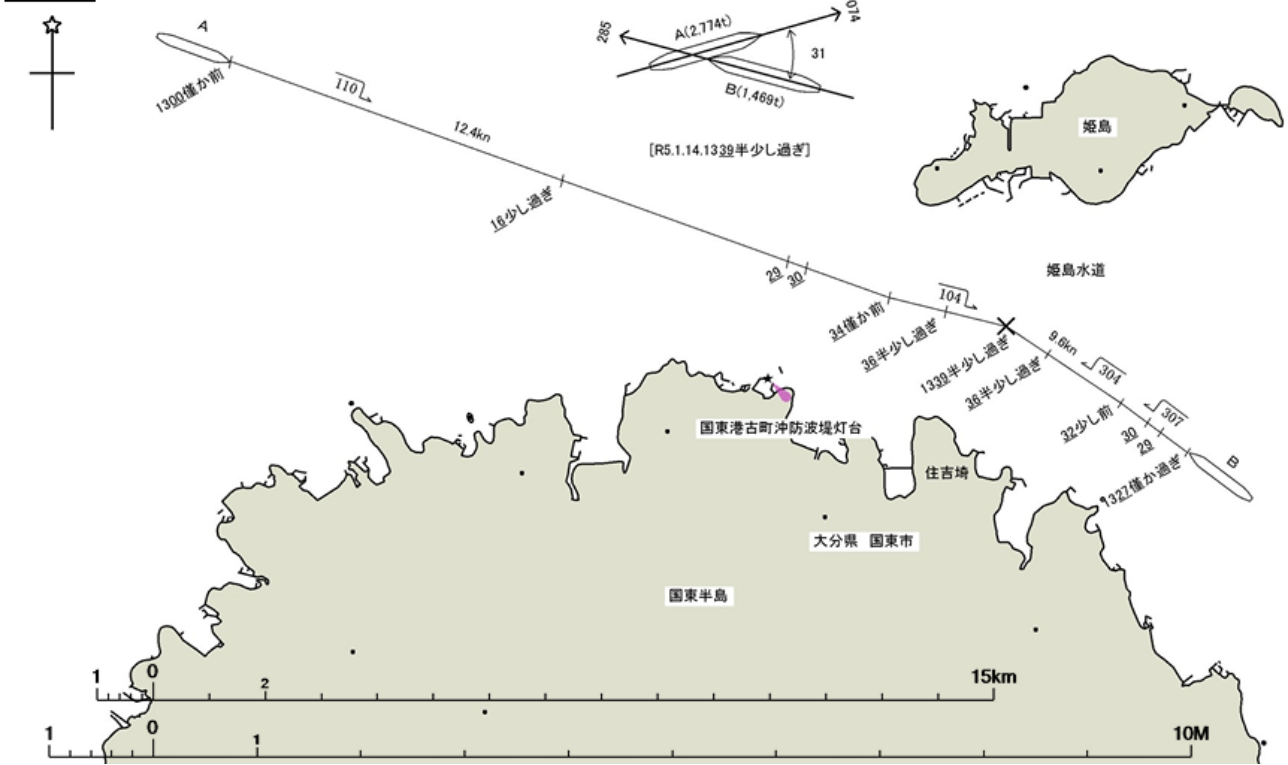
(航法の適用)海上衝突予防法(予防法)第9条第1項及び第19条が適用される

- ・衝突地点は、海上交通安全法が適用される海域であるが、同法には本件に適用される航法規定がないことから、**予防法が適用される**
- ・本件当時、付近海域は、霧のため視程が約300メートルに狭められており、視界制限状態であったと認められることから、**同法第19条**が適用される
- ・姫島水道は**同法第9条**に定められた狭い水道等にあたり、両船が右側端に寄って航行することが安全であり、かつ、実行に適する状況であったと認められることから、**同条第1項**が適用される

【原因等】霧のため視界制限状態となった姫島水道において、
A船：①狭い水道の右側端に寄って航行せず、②霧中信号を行わず、③安全な速力としなかったばかりか、④レーダーにより右舷前方に探知したB船に対する動静監視が不十分で、同船と著しく接近することを避けることができない状況となった際、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて行きあしを止めなかった(等因)
B船：①狭い水道の右側端に寄って航行せず、②霧中信号を行わず、③安全な速力としなかったばかりか、④レーダーにより左舷前方に探知したA船に対する動静監視が不十分で、同船と著しく接近することを避けることができない状況となった際、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて行きあしを止めなかった(等因)

【発生日時】令和5年1月14日13時39分半少し過ぎ
【発生場所】姫島水道
【死傷者】なし
【損傷等】A船：右舷中央部外板に凹損を伴う擦過傷等
B船：船首部外板に塗膜剥離を伴う擦過傷等

参考図



【受審人】
(A船) 三席三等航海士：五級海技士(航海)→業務停止1か月
船長：四級海技士(航海)→戒告
(B船) 外国籍船なので懲戒の対象外

《懲戒》

* 本裁判は、R7.7.29に言い渡されました。詳細は海難審判所のHPでご確認下さい