

海難審判所の現状

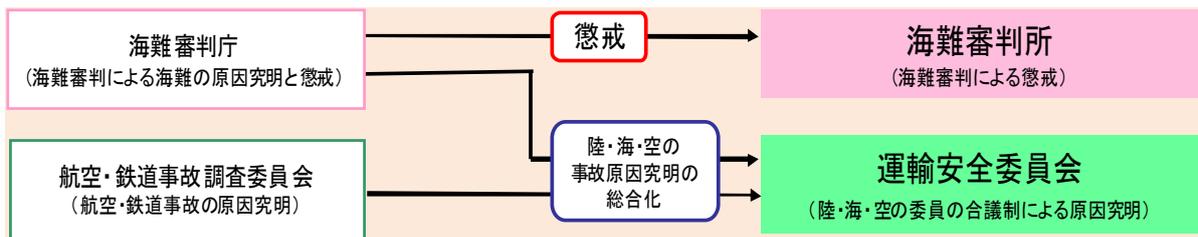
1 海難審判制度の沿革

海難審判制度は、明治9年布告制定された「西洋形商船船長運転手及機関手試験免状規則」及び「西洋形船水先免状規則」により海員審問制度が設けられたことに始まり、その後、明治30年7月に施行された海員懲戒法により単独の法制度として確立されて100有余年、また、戦後、海難審判法が昭和23年2月に施行されて以来、60数年を経過しました。

戦前の海員懲戒法は、我が国における国際的地位の向上と、資本主義経済の急速な発展を背景とする海運、造船各企業の成長に対応して、海員の免状、懲戒について、特別な官庁を設けてこれに審判を行わせることが、公平な処分を行うため必要であるとの認識のもと制定されました。当時の逓信省に設置され、地方海員審判所、高等海員審判所において審判を行う、二審制を採用していました。昭和20年5月に運輸省が設置されたことから、海員審判所は同省所属となり、その後、内航海運の輸送量が急増するに従い、海難の発生件数も増加傾向を示し、海員の懲戒により海難の防止を図る海員懲戒法では、その効果が十分に得られないとして、昭和23年2月の海難審判法の施行に伴い、海難審判所と改称し、さらに、昭和24年6月の国家行政組織法の施行に伴い、海難審判庁と改称して、運輸省の外局となりました。以後、海難審判庁は、海難の原因究明と、船員等の懲戒を行う機関として、広く海事社会に貢献してきました。平成18年には、海難の再発防止に向けたさらなる積極的な働きかけを行うため、いわゆる運輸安全一括法の中で海難審判法の改正を行い、当面緊急に改善すべき措置として国土交通大臣及び関係行政機関の長に対し、海難の発生の防止のため講ずべき施策について意見を述べるができることとされました。海難審判庁が裁決等を通じて得た海難に係る情報や導き出した教訓を有効活用して、積極的に国土交通大臣等に対して提言を行い、この提言を通じて広く海事社会に海難の再発防止を訴えていくこととしたものでした。

平成20年10月1日の海難審判所及び運輸安全委員会の発足は、陸・海・空の各交通モードにおける事故の多様化、複雑化に伴い、国民の安全・安心に対する関心も日に日に高まって事故調査機関に寄せられる期待の高まりも著しいものがあり、また、国際的にも事故調査機関を取り巻く環境が変化したことによるものです。海難調査については、国際海事機関(IMO)において、責任追及の手續から分離した、再発防止のための「原因究明型」の海難調査が求められ、平成20年5月に開催された第84回海上安全委員会(MSC84)において、「海上事故又は海上インシデントの安全調査のための国際基準及び勧告される方式に関するコード(事故調査コード)」及び同コードを強制化するSOLAS条約改正案が採択され、平成22年1月1日に発効しました。海難により毎年多くの死傷者が発生していることも踏まえると、適確にSOLAS条約への対応を行い、海難の原因究明、再発防止に万全を期することが必要であり、また、陸・海・空各交通モードのいずれの分野においても、ヒューマンファクター、金属工学、気象等様々な分野の専門家を集めて、原因の多様化、複雑化に対応して、事故原因究明機能を高度化する必要性が指

摘されてきました。さらに、旧航空・鉄道事故調査委員会については、平成 13 年、平成 18 年の法改正時の国会審議において、諸外国の例を参考にしつつ、体制・機能の強化、陸・海・空にわたる業務範囲の拡大の必要性について検討すべき旨、衆議院・参議院で附帯決議がなされていました。これらを踏まえ、陸・海・空の事故原因究明機能の強化・総合化を図るため、平成 20 年 10 月、国土交通省の外局として運輸安全委員会を設立し、併せて旧海難審判庁が行ってきた海難審判による懲戒機能を行う海難審判所を、国土交通省の特別の機関として設立することとなりました。このため、海難審判法及び航空・鉄道事故調査委員会設置法の改正を含む「国土交通省設置法等の一部を改正する法律案」を第 169 回国会へ提出し、平成 20 年 4 月 25 日成立、5 月 2 日公布され、10 月 1 日より施行されました。

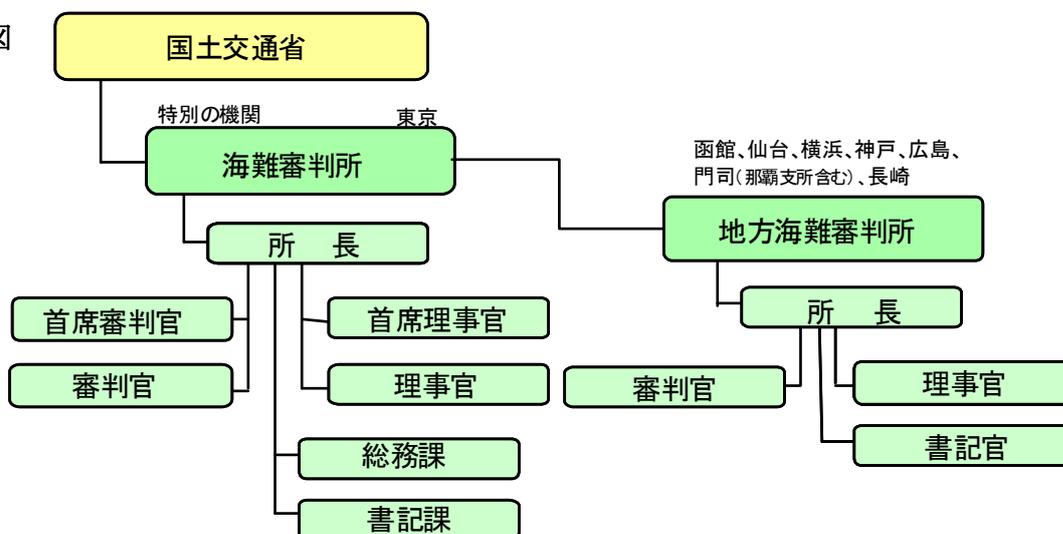


2 海難審判所の組織と管轄

海難審判所は、国土交通省の特別の機関として設置され、その組織は、現在、審判官 25 人及び理事官 23 人と、40 人の職員、88 名から構成されており、東京に海難審判所、全国 8 箇所に函館地方海難審判所（函館市）、仙台地方海難審判所（仙台市）、横浜地方海難審判所（横浜市）、神戸地方海難審判所（神戸市）、広島地方海難審判所（広島市）、門司地方海難審判所（北九州市）、長崎地方海難審判所（長崎市）、門司地方海難審判所那覇支所（那覇市）がそれぞれ設けられています。

組織改編に伴い、海難審判制度を二審制から一審制に改め、東京の「海難審判所」においては「重大な海難」^(注)を、「地方海難審判所」においてはそれ以外の海難を取り扱うこととなり、「海難審判所」では 3 名の審判官、「地方海難審判所」では通常 1 名の審判官で海難審判を行うこととなりました。

組織図



管轄図

函館：函館地方海難審判所
 仙台：仙台地方海難審判所
 横浜：横浜地方海難審判所
 神戸：神戸地方海難審判所
 広島：広島地方海難審判所
 門司：門司地方海難審判所
 長崎：長崎地方海難審判所
 那覇：門司地方海難審判所
 那覇支所



(注)

海難審判所（東京）管轄

重大な海難（海難審判法施行規則第 5 条）

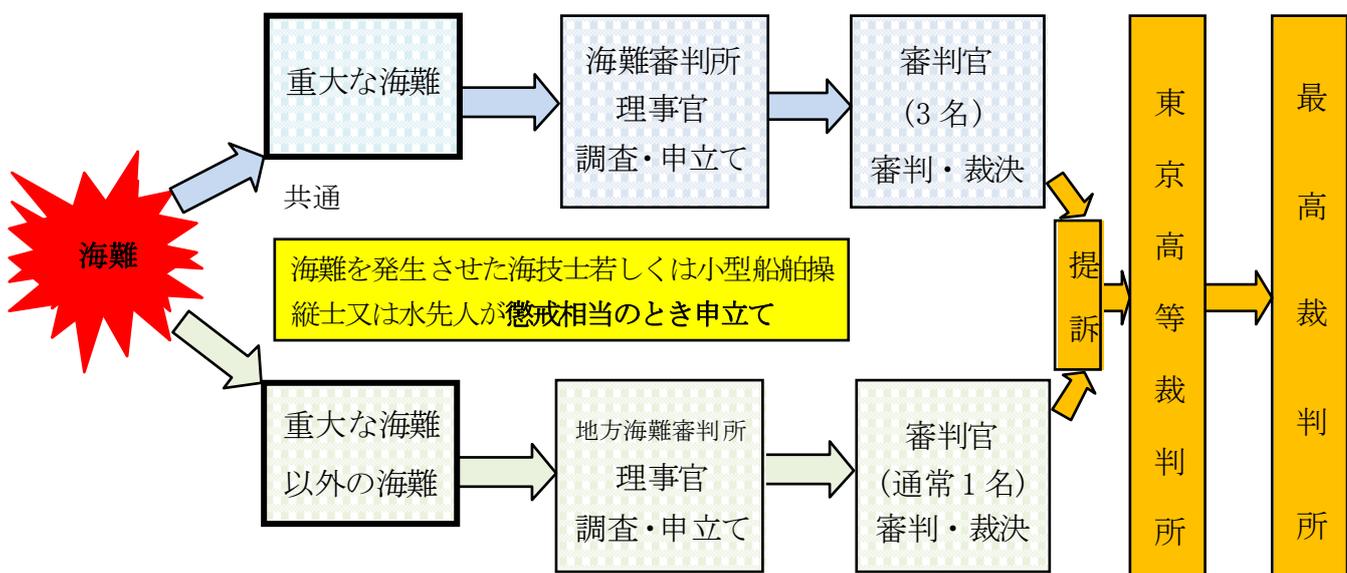
- 1 旅客のうちに、死亡者若しくは行方不明者又は 2 人以上の重傷者が発生したもの
- 2 5 人以上の死亡者又は行方不明者が発生したもの
- 3 火災又は爆発により運航不能となったもの
- 4 油等の流出により環境に重大な影響を及ぼしたもの
- 5 次に掲げる船舶が全損となったもの
 - イ 人の運送をする事業の用に供する 13 人以上の旅客定員を有する船舶
 - ロ 物の運送をする事業の用に供する総トン数 300 トン以上の船舶
 - ハ 総トン数 100 トン以上の漁船
- 6 前各号に掲げるもののほか、特に重大な社会的影響を及ぼしたものとして海難審判所長が認めたもの

3 海難審判所の現状

旧法の時代から海難については、船員等の海難原因に係わる行為を認定し、それらの者の故意又は過失を確定し、懲戒の量定を定めることが容易ではないことから、海事知識・経験を有する公正中立な立場の審判官が当事者の責任を認定するという裁判類似の慎重な手続がとられてきました。このため、国土交通省の特別の機関となった海難審判所においても、引き続き、従来の海難審判と同様に理事官による調査・申立てと、対審形式による審判により、海難を発生させた海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人の職務上の故意又は過失を明らかにし、懲戒を行うこととなりました。主な改正点は次のような事項ですが、海難審判はほぼ従来どおりの手続で行っています（海難審判の業務の流れ（略図）参照）。

- ① 海難審判を、海難原因究明を目的とし併せて懲戒を目的としたものから、「懲戒」を目的としたものへ見直し（海難原因究明等の目的に係る規定を削除）、
- ② 海難審判の実施機関を、国土交通省の外局である「海難審判庁」から、同省の特別の機関である「海難審判所」及び「地方海難審判所」に改組、
- ③ 以上の組織改正を踏まえ、地方海難審判庁と高等海難審判庁における「二審制」から、海難審判所又は地方海難審判所における「一審制」に改め、参審員制度の廃止等を行った。

海難審判の業務の流れ（略図）



また、海難審判所では、次のことを積極的に推進しています。

○ IT機器を活用した業務の効率化の推進

従来から理事官の調査においては海難関係者の利便性を考え、テレビ会議システムを活用してきましたが、新たな制度として「テレビ会議システムによる尋問」を設け、受審人等が遠隔地に居住しているために出廷して海難審判を受けることが困難なときには、最寄りの海難審判所に出頭して、テレビ会議システムを利用することにより、海難審判を受けられるようになりました。

- GPS・AIS・VDR等の航海計器のデータのより積極的な活用の推進
- ホームページの充実を図り、より国民に向けた情報の発信の推進等

テレビ会議システムによる審判の様子（東京 ↔ 長崎）



実施海難審判所

テレビ会議
システム回線



出頭海難審判所

○海難とは???

海難審判法の対象となる海難は、海難審判法第2条（定義）で定められており、いずれかに該当する場合、理事官は海難が発生したと認知し、調査を開始します。

ところで、海難審判法は平成20年5月2日に改正され、平成20年10月1日に施行されました。対象となる海難に変化はあったのでしょうか？新旧の条文を見てみましょう。

○海難審判法（昭和22年法律第135号）（抄）

改正後	改正前
<p>（定義）</p> <p>第2条 この法律において「海難」とは、次に掲げるものをいう。</p> <p>一 船舶の運用に関連した船舶又は船舶以外の施設の損傷</p> <p>二 船舶の構造、設備又は運用に関連した人の死傷</p> <p>三 船舶の安全又は運航の阻害</p>	<p>第2条 左の各号の一に該当する場合には、この法律による海難が発生したものとする。</p> <p>一 船舶に損傷を生じたとき、又は船舶の運用に関連して船舶以外の施設に損傷を生じたとき。</p> <p>二 船舶の構造、設備又は運用に関連して人に死傷を生じたとき。</p> <p>三 船舶の安全又は運航が阻害されたとき。</p>

比較してみますと、改正前の第2条第1号の「船舶に損傷を生じたとき」の部分が異なります。これは、本来の使用目的によらず船舶が損傷した場合も対象に含まれるとも解釈できることから、「船舶の運用に関連した船舶の損傷」に限るとの用語の整理が行われました。

では、第2条の各号について具体例を示しながら、見てみましょう。

「一 船舶の運用に関連した船舶又は船舶以外の施設の損傷」

ここでいう「船舶」とは、海難の発生の防止に寄与するという法目的から、船舶の大小・用途を問わず、人又は物を乗せて海上を航行するすべての船舶類をいい、建造中のものであっても、進水後は対象となります。

「船舶の運用に関連した船舶の損傷」とは、船舶の運用中に発生した衝突、乗揚、転覆、火災などにより、船体、機関又はぎ装の全部又は一部についての損傷をいいます。

また、「船舶の運用」とは、航行中、錨泊中又は岸壁係留中に限らず、入渠中であっても、船舶がその目的に従って利用されているすべての場合をいいます。

「二 船舶の構造、設備又は運用に関連した人の死傷」

一号に関連して死傷が生じた場合はもちろん、船舶などに損傷を生じない場合でも、次のようなときには、対象の海難となります。

- ・船体の動揺により海中や船倉に転落して死傷した
- ・切断したロープにより強打して死傷した
- ・ガス中毒や酸欠により死傷した
- ・フェリーにおける自動車誘導中に死傷した

「三 船舶の安全又は運航の阻害」

一、二号のほか、損傷や死傷が発生しなかったものでも、次のような場合には、対象の海難となります。

- ・荷崩れによる船体の傾斜で転覆、沈没などの危険な状態が生じた
- ・燃料切れで機関が停止して漂流した
- ・乗り揚げて損傷はなかったが、航海を継続できなかった

なお、対象の海難であっても、海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人といった受審人となる者がいない場合、審判開始の申立ては行われません。