

# 海難審判所の現状

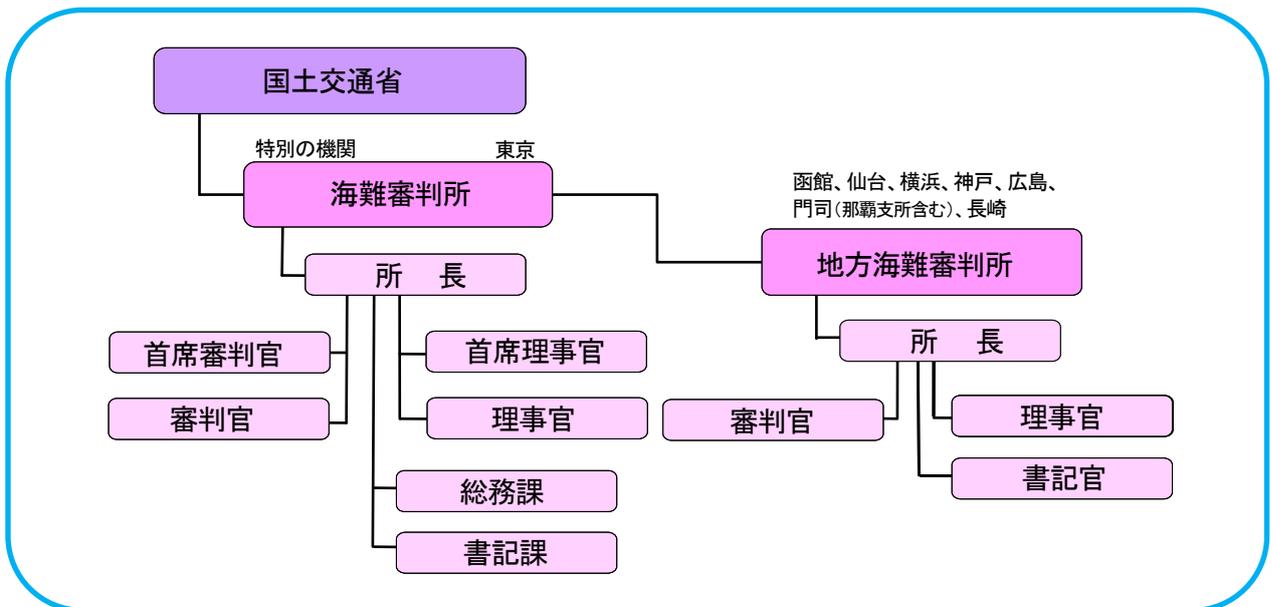
## 1 海難審判制度の目的と任務

海難審判法は、第 1 条において「職務上の故意又は過失によって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に対する懲戒を行うため、国土交通省に設置する海難審判所における審判の手續等を定め、もって海難の発生の防止に寄与することを目的とする。」と定め、第 8 条において「海難審判所は、海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うための海難の調査及び審判を行うことを任務とする。」と定められています。更に、第 9 条において、その任務を達成するため、海難の調査や審判を行うことなどが定められています。

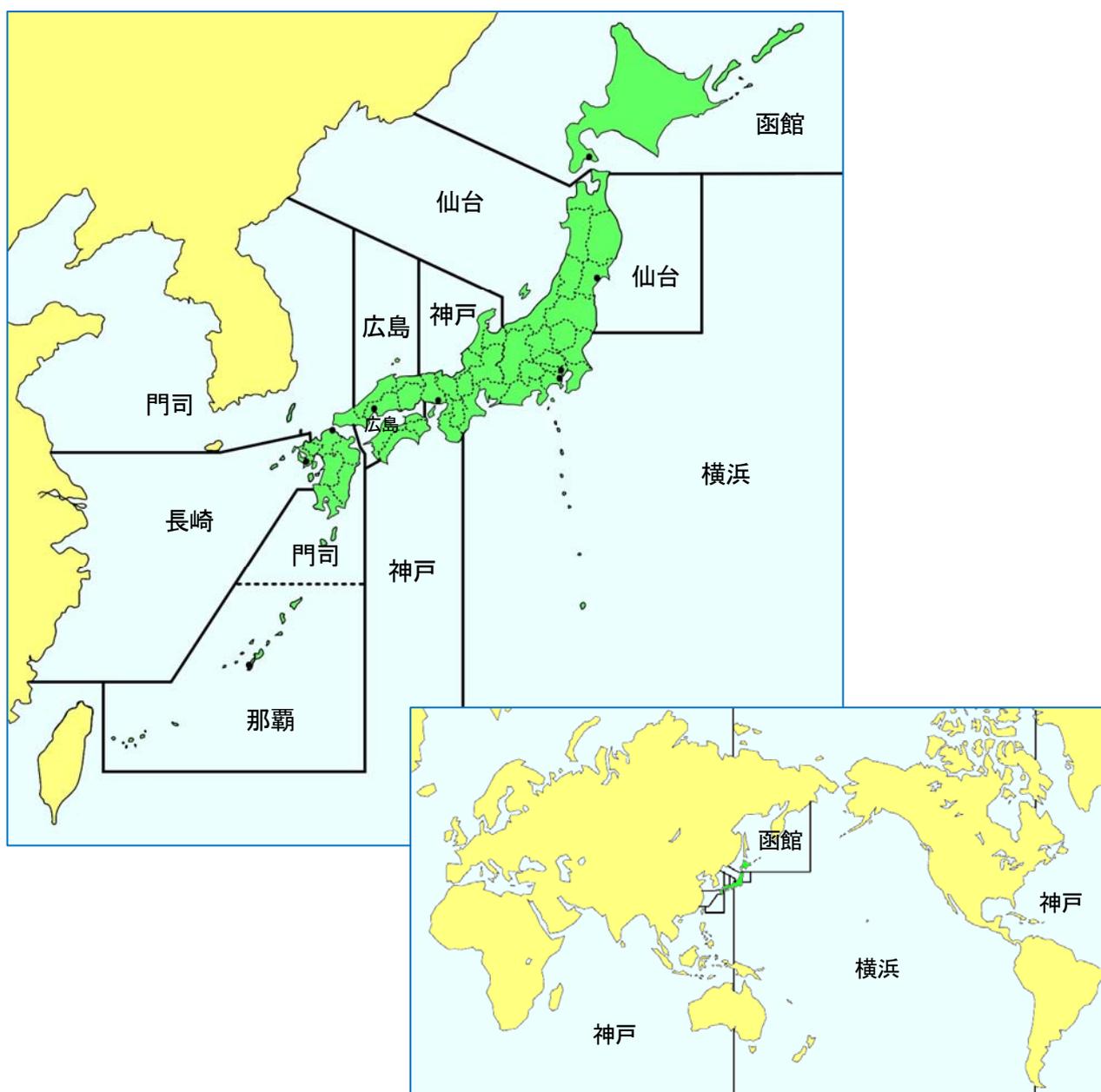
## 2 海難審判所の組織と管轄

海難審判所は、国土交通省の特別の機関であり、その組織は、現在、審判官 25 人及び理事官 23 人と、その他 39 人の職員からなる 87 名で構成されており、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。

組織図



管轄図



### 3 海難審判所の現状

海難審判については、旧海難審判法の時代から海難原因に係わる船員等の行為を認定すること、それらの者の故意又は過失を特定すること、及び懲戒の量定を判断す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過失を認定するという裁判類似の厳正な手続がとられてきました。このため、平成 20 年 10 月に発足し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・審判開始申立てと、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認定し、懲戒を行っています。

平成 20 年の海難審判法改正により、主に次のような事項が変更となりましたが、海難審判はほぼ従来どおりの手続を行っています。

- ① 海難審判を、海難原因の究明を目的とし併せて海難を発生させた海技士等への懲戒を行うとしたものから、「懲戒」を行うことのみを目的としたものへ見直し（海難原因究明は運輸安全委員会が行うが、事故の責任を問うために行うものではない。）
- 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 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」に変更
- ④ 東京の「海難審判所」においては「重大な海難」<sup>(注)</sup>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し、「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に変更
- ⑤ 参審員制度の廃止等

(注) 以下の海難は、管轄にかかわらず東京の海難審判所が取り扱う。

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

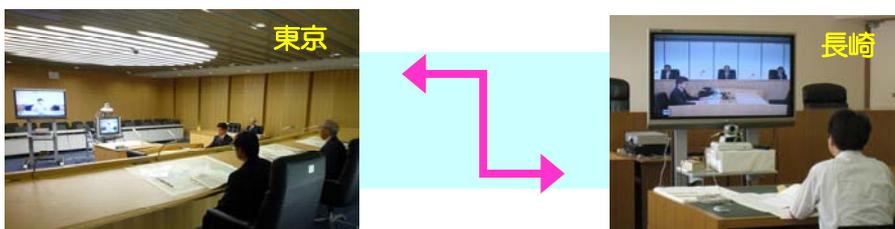
また、海難審判所では、次のことを推進しています。

- ① 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遠隔地の海難関係人の利便性を考え、テレビ会議システムを活用してきましたが、新たに審判においても、受審人等が遠隔地に居住している等のために開廷する海難審判所又は地方海難審判所に出廷して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又は地方海難審判所に出廷することにより、テレビ会議システムを利用して審判を受けられるようになりました。

- ② GPS・AIS・VDR等の航海計器に保存されたデータの活用の推進
- ③ ホームページの充実による情報発信の推進

テレビ会議システムによる審判の様子（東京←→長崎）



## 海難とは？

海難審判法の対象となる海難は、同法第2条で定められており、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。

### ○ 海難審判法（昭和22年法律第135号）（抄）

（定義）

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。

- 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
- 二 船舶の構造、設備又は運用に関連した人の死傷
- 三 船舶の安全又は運航の阻害

#### 「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、人又は物を載せて海上を航行するすべての船舟類をいい、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」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。

また、「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。

#### 「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
- ・フェリーで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。